

Versys

Motocicletta
Motocicleta
Motorfiets

MANUALE USO E MANUTENZIONE
MANUAL DEL PROPIETARIO
INSTRUCTIEBOEKJE

ESPAÑOL

Motocicleta
Manual del propietario

Siempre que aparezcan los símbolos incluidos a continuación, respete las instrucciones. Siga en todo momento prácticas de operación y mantenimiento seguras.

⚠ ADVERTENCIA

Este símbolo de advertencia identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría causar heridas graves o la muerte.

PRECAUCIÓN

Este símbolo de precaución identifica las instrucciones o procedimientos especiales cuyo incumplimiento podría dañar o destruir el equipo.

NOTA

○ *Este símbolo de nota indica puntos de interés especial para un manejo más eficaz y práctico.*

AVISO

ESTE PRODUCTO SE HA FABRICADO PARA UN USO RAZONABLE Y PRUDENTE POR PARTE DE UN CONDUCTOR CUALIFICADO Y PARA SU USO EXCLUSIVO COMO VEHÍCULO.

PRÓLOGO

Enhorabuena por la compra de su nueva motocicleta Kawasaki. Esta motocicleta es el resultado de la ingeniería avanzada, las pruebas exhaustivas y el esfuerzo continuo por proporcionar un nivel superior de fiabilidad, seguridad y rendimiento de Kawasaki.

Lea detenidamente el presente Manual del usuario antes de conducirla para familiarizase totalmente con el funcionamiento correcto de los mandos de la motocicleta, así como con sus características, posibilidades y limitaciones. En este manual se ofrecen diversos consejos para una conducción segura, pero su objetivo no es proporcionar instrucciones sobre todas las técnicas y habilidades necesarias para manejar una motocicleta de forma segura. Kawasaki recomienda encarecidamente a todos los conductores de este vehículo que se inscriban en un programa de formación de motociclistas para conocer los requisitos mentales y físicos necesarios para manejar una motocicleta de forma segura.

Para garantizar una vida larga y sin problemas a su motocicleta, siga las instrucciones sobre cuidados y mantenimiento que se describen en este manual. Aquellos que deseen obtener información más detallada sobre su motocicleta Kawasaki, pueden adquirir el Manual de taller, a la venta en cualquier concesionario autorizado Kawasaki. El Manual de taller incluye información más minuciosa sobre desmontaje y mantenimiento. Aquellos que deseen realizar estas tareas ellos mismos deben, por supuesto, ser mecánicos capacitados y disponer de las herramientas especiales descritas en dicho manual.

Lleve el Manual del usuario en la motocicleta en todo momento para poder consultarlo siempre que lo necesite.

Este manual debe considerarse una pieza fija de la motocicleta y deberá acompañarla cuando se venda.

Toda la información contenida en esta publicación está basada en la información más reciente que está disponible en el momento de la publicación. No obstante, pueden existir diferencias leves entre el producto real y las ilustraciones y el texto del manual.

Todos los productos están sujetos a cambios sin previo aviso u obligación.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Septiembre 2006. (3). (C, C, K3)

ÍNDICE

ESPECIFICACIONES

RENDIMIENTO	
Potencia máxima	47 kW (64 CV) a 8.000 r/min (rpm)
Par máximo	61 N·m (6,2 kgf·m) a 6.800 r/min (rpm)
Radio de giro mínimo	2,7 m
DIMENSIONES	
Longitud total	2.125 mm
Anchura total	840 mm
Altura total	1.315 mm
Distancia entre ejes	1.415 mm
Altura libre al suelo	180 mm
Peso en seco	(A) 181 kg
	(B) 184 kg

MOTOR

Tipo		Motor en 4 tiempos de doble árbol de levas en culata, 4 válvulas, 2 cilindros, refrigeración líquida
Cilindrada		649 cm^3
Diámetro × carrera		83 × 60 mm
Relación de compresión		10,6 : 1
Sistema de arranque		Motor de arranque eléctrico
Método de numeración de cilindros		De izquierda a derecha, 1-2
Orden de combustión		1-2
Alimentación		KEIHIN 38 × 2
Sistema de encendido		Batería y bobina (encendido transistorizado)
Sincronización del encendido		10° (antes del punto muerto superior) en 1.300 r/min (rpm) –
(avanzado electrónicamente)		33° (antes del punto muerto superior) en 5.000 r/min (rpm)
Bujías		NGK CR9EIA-9
Sistema de lubricación		Lubricación forzada (cárter semiseco)
Aceite de motor	Tipo:	API SE, SF o SG
		API SH, SJ o SL con JASO MA
		SAE 10W-40
	Capacidad:	2,4 l
Capacidad de refrigerante		1,2 l

TRANSMISIÓN

Tipo de transmisión		6 velocidades, cambio con retorno
Tipo de embrague		Multidisco húmedo
Sistema de transmisión		Transmisión por cadena
Relación de transmisión primaria		2,095 (88/42)
Relación de transmisión secundaria		3,067 (46/15)
Relación de transmisión general		5,473 (marcha más alta)
Relación de marchas	Primera	2,438 (39/16)
	Segunda	1,714 (36/21)
	Tercera	1,333 (32/24)
	Cuarta	1,111 (30/27)
	Quinta	0,966 (28/29)
	Sexta	0,852 (23/27)

CHASIS

Lanzamiento		25°
Avance		108 mm
Tamaño de neumático:	Delantero	120/70ZR17 M/C (58 W) sin cámara
	Trasero	160/60ZR17 M/C (69 W) sin cámara
Tamaño de llanta:	Delantero	17 × 3,50
	Trasero	17 × 4,50
Capacidad del depósito de combustible		19,0 l

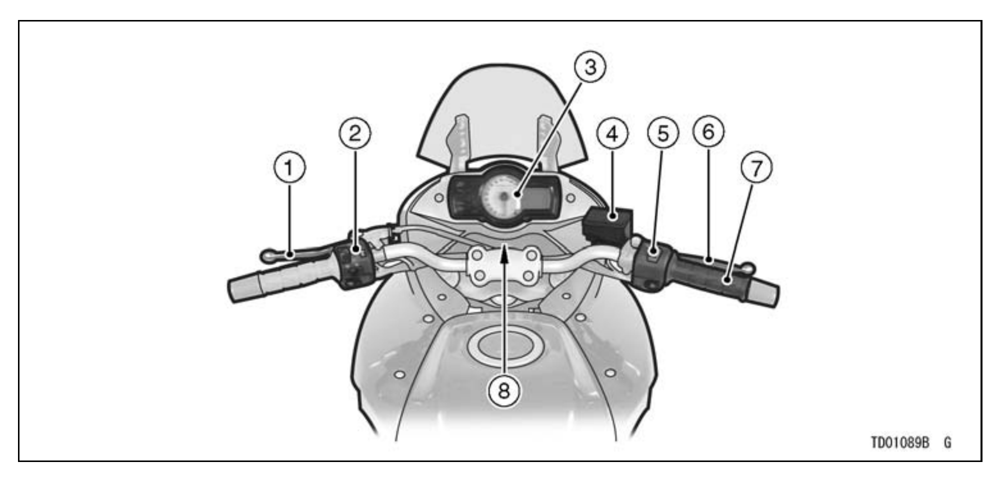
EQUIPO ELÉCTRICO

Batería	12 V 10 Ah
Faro delantero	12 V 55 W/55 W (carretera/cruce)
LED de luz trasera/frenos	0,5/3,7 W

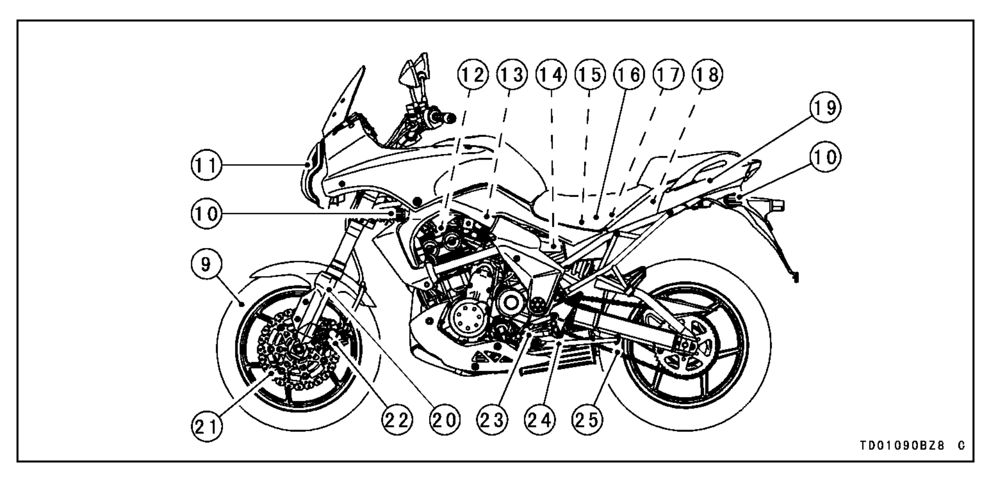
(A): KLE650A
(B): KLE650B

Si uno de los LED (diodo de emisión de luz) de luz trasera/freno no se enciende, consulte a un distribuidor Kawasaki autorizado.
Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y pueden no aplicarse a todos los países.

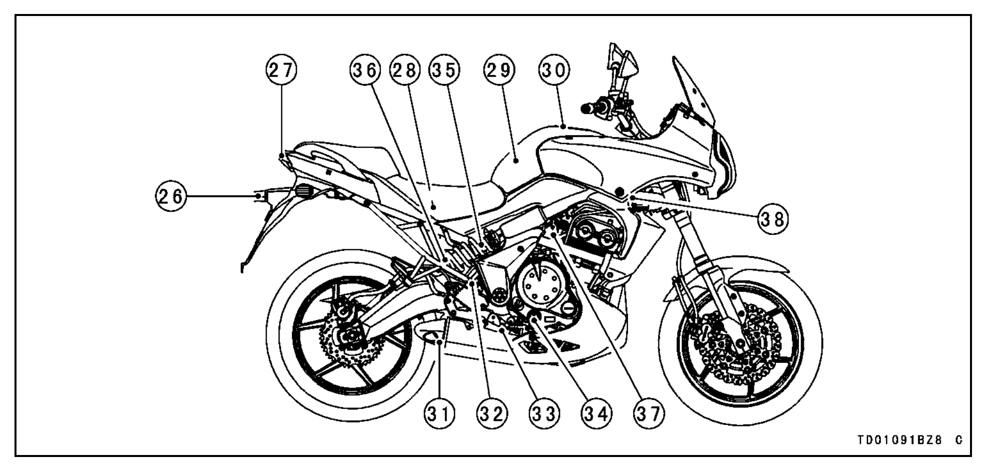
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



1. Maneta del embrague
2. Interruptores del manillar izquierdo
3. Panel de instrumentos
4. Depósito del líquido de freno (delantero)
5. Interruptores del manillar derecho
6. Maneta del freno delantero
7. Puño del acelerador
8. Interruptor principal/bloqueo de la dirección



9. Rueda
10. Luz del intermitente
11. Faro delantero/posición
12. Bujías
13. Filtro de aire
14. Fusible principal
15. Batería
16. Asiento
17. Gancho de sujeción del casco
18. Compartimentos de juego de herramientas/almacenamiento
19. Bloqueo del asiento
20. Horquilla delantera
21. Disco de freno
22. Pinza de freno
23. Pedal de cambio
24. Caballete lateral
25. Cadena de transmisión



26. Luz de matrícula
27. Luces trasera y de frenos
28. Depósito del líquido de freno (trasero)
29. Depósito de combustible
30. Tapón del depósito de combustible
31. Silenciador
32. Interruptor de la luz del freno trasero
33. Pedal de freno trasero
34. Medidor de nivel de aceite
35. Amortiguador trasero
36. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión
37. Tornillo de ajuste del ralentí
38. Depósito de reserva del refrigerante

INFORMACIÓN SOBRE CARGA Y ACCESORIOS

ADVERTENCIA

Tanto la carga inadecuada como el montaje o uso incorrecto de accesorios o la modificación de la motocicleta pueden provocar condiciones de conducción inseguras. Antes de circular con la motocicleta, asegúrese de que no soporta una carga excesiva y de que ha seguido las instrucciones proporcionadas a continuación.

Salvo en el caso de recambios y accesorios originales Kawasaki, Kawasaki no se hace responsable del diseño ni de la colocación de los accesorios. En algunos casos, el montaje o uso incorrecto de accesorios, así como la modificación de la motocicleta, anularán la garantía del vehículo, afectarán negativamente al rendimiento y pueden incluso ser ilegales. A la hora de elegir y utilizar accesorios y al cargar la motocicleta, usted asume personalmente la responsabilidad de su propia seguridad y la de las personas implicadas.

NOTA

○ *Los recambios y accesorios Kawasaki se han diseñado especialmente para su uso en motocicletas Kawasaki. Recomendamos encarecidamente que todos los recambios y accesorios que agregue a su motocicleta sean componentes originales Kawasaki.*

Debido a que la motocicleta es sensible a los cambios de peso y a las fuerzas aerodinámicas, deben extremarse las precauciones al transportar equipaje, pasajeros y al colocar los accesorios adicionales. Se han elaborado las siguientes pautas que le ayudarán a tomar las decisiones pertinentes.

1. Todos los pasajeros deben estar absolutamente familiarizados con el funcionamiento de la motocicleta. El pasajero puede interferir en el control de la motocicleta al adoptar una posición inadecuada al tomar las curvas o realizar movimientos bruscos. Es importante que el pasajero permanezca sentado mientras la motocicleta está en movimiento y que no interfiera en su manejo. No transporte animales en la motocicleta.
2. Es aconsejable informar a los pasajeros antes de conducir de que mantengan los pies en el reposapiés y se sujeten a la correa del asiento del conductor o al asa. Lleve sólo a aquellos pasajeros que tengan estatura suficiente para llegar al reposapiés y disponga de dichos reposapiés.
3. El equipaje debe transportarse tan bajo como sea posible para minimizar el efecto sobre el centro de gravedad de la motocicleta. Además, se recomienda distribuir el peso del equipaje de forma equitativa a ambos lados de la motocicleta. Evite transportar equipaje que sobresalga de la parte trasera de la motocicleta.
4. El equipaje debe ir sujeto de forma segura. Asegúrese de que el equipaje no se mueve mientras conduce. Compruebe la seguridad del

equipaje con tanta frecuencia como sea posible (pero no mientras la motocicleta está en marcha) y realice los ajustes necesarios.

5. No transporte objetos pesados o voluminosos en un portaequipajes. Están diseñados para objetos ligeros y si se sobrecargan pueden afectar al manejo del vehículo debido a los cambios en la distribución del peso y a las fuerzas aerodinámicas.
6. No coloque accesorios o transporte equipaje que perjudiquen el rendimiento de la motocicleta. Asegúrese de que ningún componente de iluminación ni la altura libre al suelo, la capacidad de inclinación lateral (es decir, el ángulo de inclinación), el manejo de los mandos, el recorrido de la suspensión, el movimiento de la horquilla delantera o cualquier otro aspecto del funcionamiento de la motocicleta se vean afectados de manera negativa.
7. El peso acoplado al manillar o a la horquilla delantera aumentará el peso del conjunto de la dirección y puede provocar una conducción insegura.
8. Los carenados, la cúpula, los respaldos y otros objetos de gran tamaño pueden interferir en la estabilidad y el manejo de la motocicleta, no sólo por su peso, sino también por las fuerzas aerodinámicas que actúan en estas superficies mientras la motocicleta está circulando. Los objetos mal diseñados o colocados pueden llevar a condiciones de conducción insegura.
9. Esta motocicleta no se ha fabricado para incorporar un sidecar ni para utilizarla con un remolque u otro vehículo. Kawasaki no fabrica sidecar

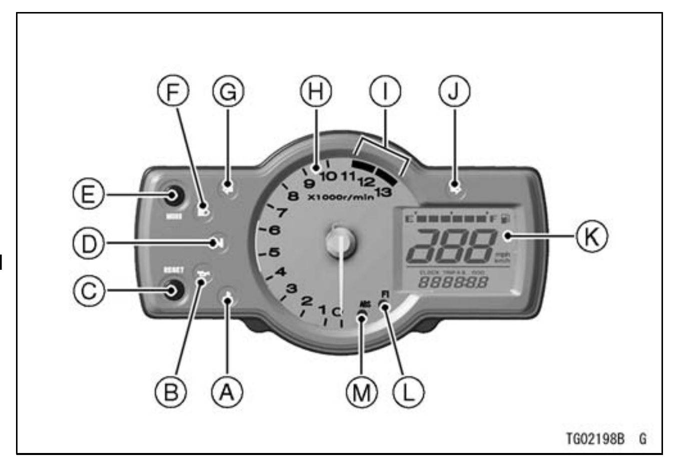
o remolques para motocicletas así que no puede predecir los efectos de dichos accesorios en el manejo o la estabilidad, pero sí puede advertir que los efectos pueden ser perjudiciales y que Kawasaki no asume la responsabilidad de los resultados de ese uso despreocupado de la motocicleta. Más aún, la garantía no cubrirá ningún efecto negativo sobre los componentes de la motocicleta causado por la utilización de dichos accesorios.

Carga máxima

El peso de conductor, pasajero, equipaje y accesorios no debe superar los 180 kg.

INFORMACIÓN GENERAL

Panel de instrumentos



A. Luz de aviso de temperatura del refrigerante
B. Luz de aviso de presión de aceite
C. Botón RESET
D. Luz del indicador de punto muerto
E. Botón MODE
F. Luz del indicador de luz de carretera
G. Luz del indicador de luz del intermitente izquierdo
H. Tacómetro
I. Zona de peligro
J. Luz del indicador de luz del intermitente derecho
K. Pantalla LCD (velocímetro, reloj, odómetro, medidores de distancia, medidor de nivel de combustible)
L. Luz del indicador de FI
M. Luz del indicador de ABS (modelo con ABS)

Tacómetro

El tacómetro muestra la velocidad del motor en revoluciones por minuto (r/min, rpm). En el lado derecho de la esfera del tacómetro se encuentra una parte denominada "zona de peligro". Las revoluciones por minuto (rpm) del motor en la zona roja o de peligro están por encima de la velocidad máxima recomendada de motor y también por encima del rango para obtener un buen rendimiento.

Cuando la llave de contacto se gira hacia la posición de encendido ("ON"), la aguja del tacómetro apunta por un momento hacia la última lectura para comprobar el funcionamiento. Si la aguja del tacómetro no funciona correctamente, deberá revisarla en un concesionario autorizado Kawasaki.

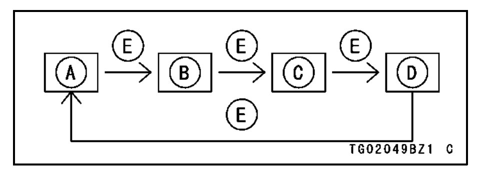
PRECAUCIÓN

No se debe permitir que las revoluciones por minuto (rpm) del motor penetren en la zona roja; si se conduce estando en dicha zona, se sobrecargará el motor y podría provocarle daños considerables.

Pantalla LCD (velocímetro, reloj, odómetro, medidores de distancia, medidor de nivel de combustible):

La pantalla LCD (pantalla de cristal líquido) ubicada junto a la esfera del tacómetro se utiliza para mostrar el velocímetro, el reloj, el odómetro, los medidores de distancia A/B y el medidor de nivel de combustible. Si se presiona el botón ("MODE"), la pantalla va cambiando a los cuatro modos siguientes:

CLOCK (reloj), ODO (odómetro) y TRIP A/B (medidores de distancia A/B). Cuando la llave de contacto se gira hacia la posición “ON”, se muestran todos los segmentos de la pantalla LCD durante tres segundos; a continuación, el reloj o los instrumentos funcionan con normalidad según el modo seleccionado.

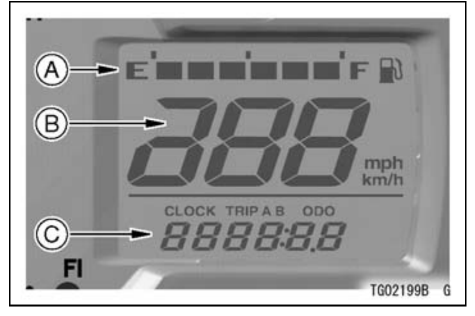


A. Reloj
B. Odómetro
C. Medidor de distancia A
D. Medidor de distancia B
E. Presionar botón MODE

NOTA

○ *Para una conducción segura, no presione el botón MODE mientras circula.*

Polímetro



A. Medidor de nivel de combustible
B. Velocímetro
C. Reloj, medidor de distancia A/B, odómetro

NOTA

○ *Por motivos de seguridad, no cambie la pantalla del polímetro mientras conduce.*

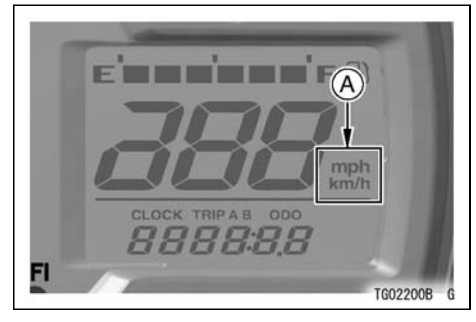
Visualización de kilómetros y millas

La visualización de kilómetros y millas en el polímetro se puede alternar entre el sistema inglés (millas) y métrico (km). Asegúrese antes de conducir de que aparecen correctamente km o millas de acuerdo con la normativa local.

NOTA

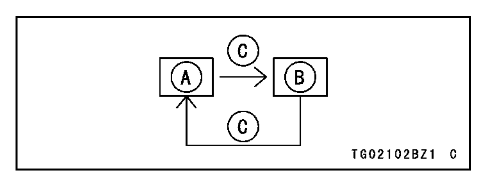
○ *No circule si el polímetro no muestra la unidad correcta (km o milla). Cambie la visualización a km o milla en el polímetro según se indica a continuación.*

- Acceda al odómetro del polímetro.
- La visualización de km/millas cambia al presionar el botón RESET mientras el botón MODE está pulsado.



A. Visualización de km/millas

● La visualización de km/millas cambia como se indica a continuación.



A. Visualización de millas
B. Visualización de kilómetros
C. Presionar botón RESET con botón MODE pulsado

NOTA

○ *La información se mantiene aunque se desconecte la batería.*

Velocímetro

El velocímetro muestra la velocidad del vehículo en valores digitales.

Reloj

Para ajustar las horas y los minutos:

● Gire la llave a la posición de encendido (“ON”).
● Presione el botón “MODE” para visualizar el reloj.
● Presione el botón “RESET” durante más de dos segundos. Los indicadores de horas y minutos comenzarán a parpadear.



● Presione el botón “RESET”. Sólo parpadearán las horas. Presione el botón “MODE” para adelantar las horas.



TG02202B G

● Presione el botón “RESET”. La visualización de las horas dejará de parpadear y comenzará a hacerlo la indicación de los minutos. Presione el botón “MODE” para adelantar los minutos.



TG02203B G

● Presione el botón “RESET”. Las horas y los minutos comenzarán a parpadear de nuevo.

● Presione el botón “MODE”. Los números dejarán de parpadear y el reloj se pondrá en marcha.

NOTA

○ *Al presionar el botón “MODE”, por un momento, las horas o los minutos aumentan paso a paso. Si se presiona y mantiene pulsado el botón, aumentarán las horas y los minutos continuamente.*

○ *El reloj sigue funcionando con normalidad gracias a la energía de reserva tras apagar el interruptor de encendido.*

○ *Si se desconecta la batería, el reloj se reinicia en 1:00 y empieza a funcionar de nuevo al conectar la batería.*

Odómetro

El odómetro muestra la distancia total que ha recorrido el vehículo. Este instrumento no se puede reiniciar.



NOTA

○ *La información se mantiene aunque se desconecte la batería.*
○ *Cuando la cifra alcanza 999999, se detiene y no avanza más.*

Medidor de distancia

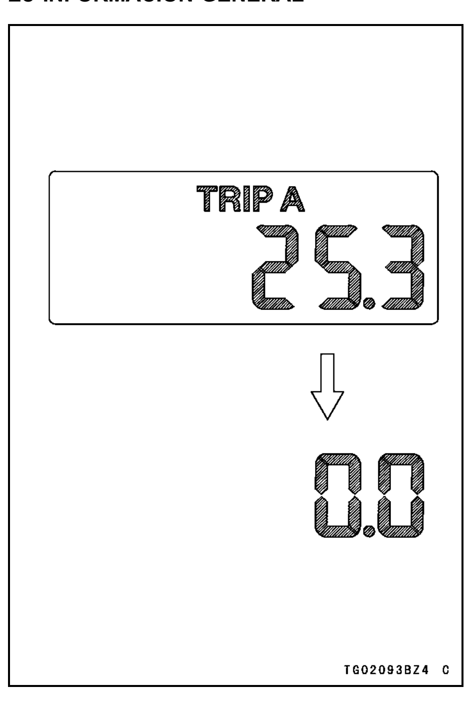
Los medidores de distancia muestran la distancia recorrida en kilómetros desde la última vez que se pusieron a cero.

TRIP A: 0,0 – 999,9

TRIP B: 0,0 – 9999,9

Para poner a cero el medidor de distancia:

- Presione el botón “MODE” para mostrar el medidor de distancia A o B.
- Presione el botón “RESET” y manténgalo pulsado.
- Después de dos segundos, la cifra mostrada cambia a 0,0; el contador se iniciará al poner en marcha el vehículo. El instrumento seguirá contando hasta la próxima vez que se ponga a cero.



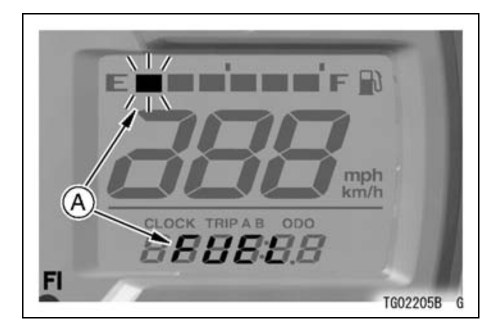
NOTA

- *Los datos se conservan gracias a la energía de reserva aunque se haya desconectado la llave de contacto.*
- *Si se pone a cero el medidor de distancia mientras el vehículo está parado, la cuenta se iniciará en cuanto el vehículo comience a circular.*
- *Si el medidor de distancia llega a 999,9 (TRIP A) o a 9999,9 (TRIP B) mientras se está circulando, los instrumentos vuelven a 0,0 y siguen contando.*
- *Si se desconecta la batería, el instrumento se reiniciará en 0,0.*

Medidor de combustible

El combustible del depósito de combustible se indica mediante el número de segmentos mostrados. Cuando el depósito de combustible está lleno, se muestran todos los segmentos. A medida que disminuye el nivel de combustible en el depósito, desaparecen los segmentos uno a uno desde F (lleno) a E (vacío). Si sólo se muestra el segmento de más abajo, quedarán 5 litros de combustible. Pero, si el segmento inferior y la palabra “FUEL” (combustible) parpadean en el polímetro, sólo quedarán 3,5 litros.

Reposte en la primera oportunidad que tenga de hacerlo si el último segmento del indicador del nivel de combustible parpadea.



A. Parpadeo

NOTA

○ *Si se presiona el botón MODE mientras aparece la palabra “FUEL”, la pantalla cambiará al modo de odómetro, de medidor de distancia o de reloj.*

Luz de indicador o de aviso:

N: cuando la transmisión se encuentra en punto muerto, la luz del indicador de punto muerto se enciende.

: cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, la luz del indicador de luz de carretera está encendido.

⇦⇨ : cuando el interruptor de los intermitentes se pulsa hacia la izquierda o hacia la derecha, la luz del indicador del intermitente correspondiente parpadea.

: la luz de aviso de la presión del aceite se enciende cada vez que dicha presión está peligrosamente baja o cuando la llave de contacto se encuentra en la posición de encendido sin que el motor esté en marcha y se apaga cuando la presión del aceite de motor es suficientemente alta. Consulte el capítulo “Mantenimiento y ajuste” para obtener información más detallada acerca del aceite de motor.

FI: la luz del indicador de inyección de combustible (FI) en el tacómetro se enciende al girar la llave de contacto hacia la posición de encendido (“ON”) y se apaga tras comprobar que su circuito funciona correctamente. La luz del indicador se enciende también cuando existe algún problema con el sistema digital de inyección de combustible (DFI). Si la luz del indicador se enciende, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para que comprueben el sistema DFI. Si la luz del indicador parpadea, gire primero la llave de contacto hasta la posición de apagado (“OFF”) y después, vuelva a colocarla en la posición “ON”.

: la luz de aviso de la temperatura del líquido refrigerante en el velocímetro se enciende siempre que la temperatura alcanza 115°C con la motocicleta en funcionamiento. Se trata de un aviso al conductor de que la temperatura del refrigerante es demasiado elevada. Si la luz de aviso permanece encendida, apague el motor y compruebe el nivel del líquido refrigerante en el depósito de reserva, una vez que el motor se haya enfriado.

PRECAUCIÓN

No deje que el motor siga funcionando si la luz de aviso parpadea. Un funcionamiento prolongado del motor dará lugar a daños graves derivados del sobrecalentamiento.

(Para modelos equipados con ABS)

(ABS) : la luz del indicador de ABS (del inglés “Anti-lock Brake System”, sistema antibloqueo de frenos) del tacómetro se enciende cuando la llave de contacto se gira hacia la posición de encendido y se apaga en cuanto la motocicleta comienza a moverse. Si el ABS está normal, permanece apagada. Pero si ocurre algún problema con el ABS, el indicador se enciende y permanece encendido. Cuando la luz del indicador está encendida, el ABS no funciona; no obstante, a pesar de que el ABS falle, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Para obtener información más detallada acerca del ABS, consulte el apartado sobre el sistema antibloqueo de frenos del capítulo “Cómo circular con la motocicleta”.

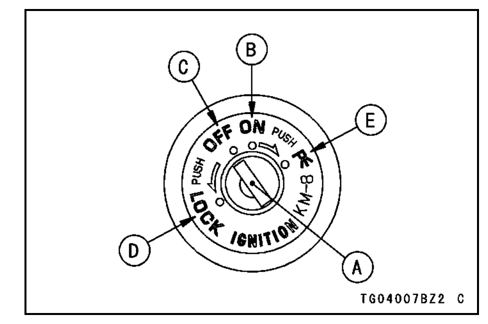
Llave

Esta motocicleta dispone de una llave de combinación, que se utiliza para el interruptor principal o el bloqueo de la dirección, el bloqueo del asiento y el tapón del depósito de combustible.

Los concesionarios Kawasaki disponen de llaves ciegas. Pregunte en su concesionario para obtener alguna llave adicional que pueda necesitar, usando la suya original como maestra.

Interruptor principal/bloqueo de la dirección

Se trata de un interruptor accionado mediante una llave con cuatro posiciones. La llave se puede quitar del interruptor cuando se encuentra en posición OFF, LOCK (bloquear) o P (aparcar).



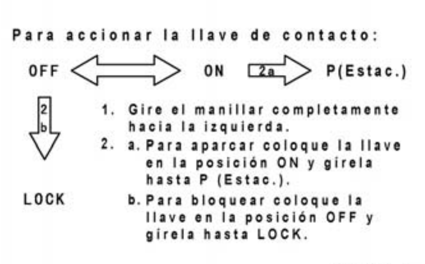
A. Interruptor principal/bloqueo de la dirección
B. Posición ON
C. Posición OFF
D. Posición LOCK
E. Posición P (aparcar)

OFF	El motor está apagado. Todos los circuitos eléctricos están apagados.
ON	El motor está encendido. Se puede utilizar todo el equipo eléctrico.
LOCK	La dirección está bloqueada. El motor está apagado. Todos los circuitos eléctricos están apagados.
P (aparcar)	La dirección está bloqueada. El motor está apagado. La luz de la matrícula, las luces de posición y la luz trasera están encendidas y se pueden usar los intermitentes. Los demás circuitos eléctricos están cortados.

NOTA

○ *Las luces de posición, la luz de la matrícula y la luz trasera están encendidas siempre que la llave de contacto se encuentra en la posición ON. Se encenderá un faro al soltar el botón de arranque tras poner en marcha el motor. Para evitar que la batería se descargue, encienda el motor siempre inmediatamente después de girar la llave de contacto a la posición "ON".*

○ *Si mantiene la posición P (aparcar) durante un periodo de tiempo largo (una hora), la batería puede descargarse por completo.*



Interruptores del manillar derecho

Interruptor de paro del motor

Además del interruptor principal, el interruptor de paro del motor debe situarse en la posición para que la motocicleta pueda funcionar.

El interruptor de paro del motor se utiliza en casos de emergencia. Si alguna emergencia exige detener el motor, mueva este interruptor a la posición .

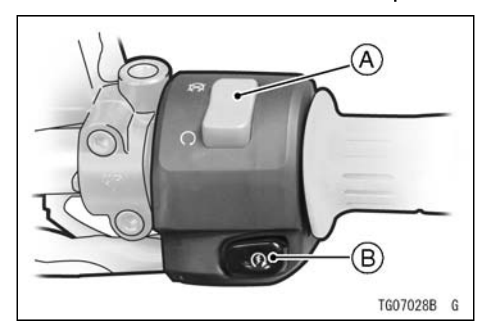
NOTA

○ *Aunque el interruptor de paro del motor detiene el motor, no apaga todos los circuitos eléctricos. Generalmente, el interruptor de encendido debe utilizarse para detener el motor.*

Botón de arranque

El botón de arranque acciona el arranque eléctrico cuando la transmisión está en punto muerto.

Consulte el apartado sobre arranque del motor dentro del capítulo “Cómo circular con la motocicleta” para obtener instrucciones sobre el arranque.



A. Interruptor de paro del motor
B. Botón de arranque

Interruptores del manillar izquierdo

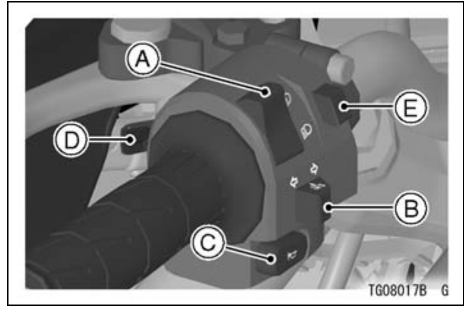
Interruptor de luces

Se pueden seleccionar las luces de carretera o de cruce con el interruptor de luces. Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera (≣D), la luz del indicador de luz de carretera está encendida.

Luz de carretera.......(≣D)
Luz de cruce.......(≢D)

NOTA

○ *Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, se encienden ambos faros delanteros. Cuando el faro delantero está en posición de luz de cruce, sólo se enciende un faro delantero.*



A. Interruptor de luces
B. Interruptor de los intermitentes
C. Botón de la bocina
D. Botón de ráfagas
E. Emergencia

Interruptor de los intermitentes

Cuando el interruptor de los intermitentes se pulsa hacia la izquierda (⇦) o hacia la derecha (⇨), el indicador del intermitente correspondiente parpadea.

Para que dejen de parpadear, presione el interruptor.

Botón de bocina

Al pulsar el botón de bocina, ésta suena.

Botón de ráfagas

Cuando se pulsa el botón de ráfagas, la luz de carretera (luz de adelantamiento) se enciende para indicar al conductor del vehículo precedente que está a punto de adelantarle. La luz de adelantamiento se apaga en cuanto se suelta el botón.

Interruptor de emergencia

Si una emergencia precisa que se detenga en el arcén de una autopista, encienda las luces de emergencia para avisar a los demás conductores de su posición.

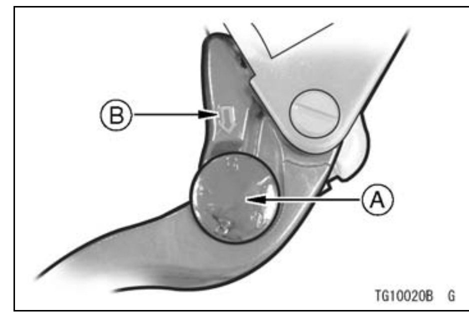
Pulse el interruptor de emergencia con el interruptor principal en la posición ON o P (aparcar). Todos los intermitentes y las luces del indicador de intermitente parpadearán.

PRECAUCIÓN
Si mantiene el interruptor encendido durante un periodo de tiempo largo, la batería podría descargarse por completo. Así que tenga cuidado de no usar las luces de emergencia durante más de 30 minutos.

Tensores de las manetas de freno y embrague

Existe un tensor tanto en la maneta del freno como en la del embrague. Cada tensor cuenta con cinco posiciones, de modo que la posición de la maneta suelta se puede ajustar a las manos del conductor. Presione la maneta hacia adelante y gire el tensor para hacer coincidir el número con la marca de flecha del soporte de la maneta.

La distancia mínima entre el puño y la maneta es la posición número 5 y la máxima es la posición número 1.



A. Tensor
B. Marca

Tapón del depósito de combustible

Para abrir el tapón del depósito de combustible, tire hacia arriba de la cubierta del orificio para la llave. Introduzca la llave de contacto en el tapón del depósito de combustible y gire la llave hacia la derecha.

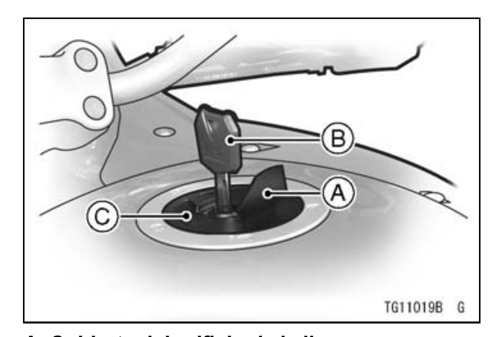
Para cerrar el tapón, empújelo para colocarlo en su sitio con la llave puesta. La llave se puede quitar girándola hacia la izquierda hasta su posición inicial.

NOTA

○ *El tapón del depósito de combustible no se puede cerrar si la llave no está puesta y ésta no se puede quitar a menos que el tapón se haya cerrado correctamente.*

NOTA

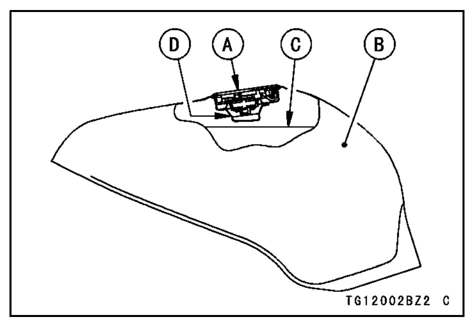
○ *No empuje con la llave para cerrar el tapón o éste no se podrá cerrar.*



A. Cubierta del orificio de la llave
B. Llave de contacto
C. Tapón del depósito de combustible

Depósito de combustible

Evite llenar el depósito bajo la lluvia o en lugares con mucho polvo, ya que podría contaminar el combustible.



A. Tapón del depósito
B. Depósito de combustible
C. Nivel superior
D. Boca de llenado

⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Gire la llave a la posición de apagado (“OFF”). No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y libre de riesgos de llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama de encendido.
No llene nunca el depósito hasta que el nivel del combustible alcance la boca de llenado. Si se llena demasiado el depósito, el calor puede dilatar el combustible y provocar que se derrame por las ventosas del tapón del depósito.
Tras repostar, asegúrese de que el tapón del depósito de combustible esté bien cerrado.
Si se derrama gasolina fuera del depósito, límpiela inmediatamente.

Combustible

El motor Kawasaki está diseñado para utilizar gasolina sin plomo exclusivamente.

PRECAUCIÓN

No use gasolina con plomo ya que dañaría el catalizador. (Para obtener más información, consulte el apartado "Catalizador" del capítulo "Cómo circular con la motocicleta".)

Octanaje

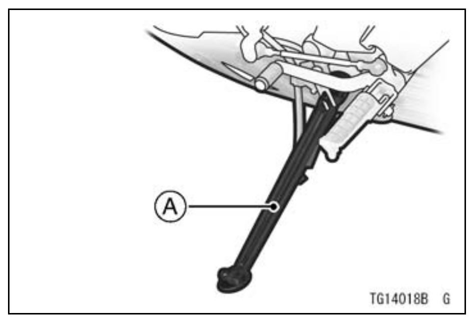
El octanaje de la gasolina mide su resistencia a la detonación o a los "golpeteos". El término que se suele usar para describir el octanaje de una gasolina es el Número de octano Research (RON). Utilice siempre gasolina con un octanaje igual o superior a RON 91.

NOTA

○ *Si nota "golpeteos" o "ruidos", use una marca diferente de gasolina o con un octanaje mayor.*

Caballete

La motocicleta está equipada con un caballete lateral.



A. Caballete lateral

NOTA

○ *Cuando utilice el caballete lateral, gire el manillar hacia la izquierda.*

Siempre que se use el caballete lateral, tenga como norma levantar el caballete hasta arriba del todo antes de sentarse en la motocicleta.

NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*

Bloqueo del asiento

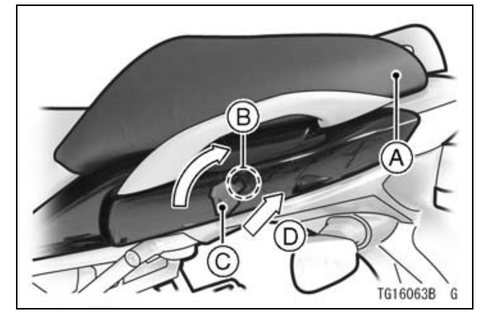
Desmontaje del asiento

Introduzca la llave de contacto en el bloqueo del asiento, situado en la parte trasera.

Gire la llave en el sentido de las agujas del reloj mientras tira del extremo trasero del asiento.

NOTA

○ *Si tiene dificultad para extraer el asiento, asegúrese de introducir la llave totalmente y empuje hacia abajo con fuerza en el extremo posterior del asiento, al mismo tiempo que gira la llave en el sentido de las agujas del reloj.*

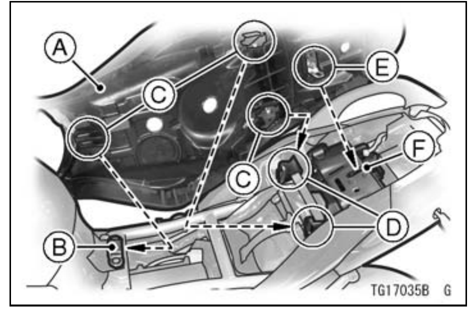


A. Asiento
B. Bloqueo del asiento
C. Llave de contacto
D. Introducir

Montaje del asiento

Monte los asientos en el orden inverso al de desmontaje.

- Coloque las lengüetas en las ranuras y receptáculos correspondientes.



A. Asiento
B. Ranura
C. Lengüeta
D. Receptáculo
E. Gancho
F. Cierre

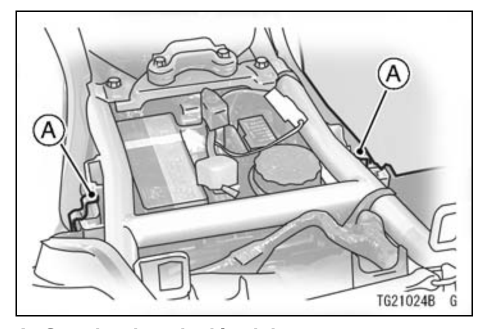
- Introduzca el gancho en la parte trasera del asiento en el cierre del bastidor.
- Empuje hacia abajo la parte trasera del asiento hasta que oiga un clic.
- Tire hacia arriba del extremo trasero del asiento para asegurarse de que está bien cerrado.

NOTA

○ *Si resulta difícil extraer la llave de contacto del bloqueo del asiento, gírela suavemente en sentido contrario a las agujas del reloj mientras tira de ella hacia fuera.*

Ganchos de sujeción del casco

Los cascos pueden asegurarse a la motocicleta mediante los ganchos de sujeción ubicados debajo del asiento.



A. Gancho de sujeción del casco

ADVERTENCIA

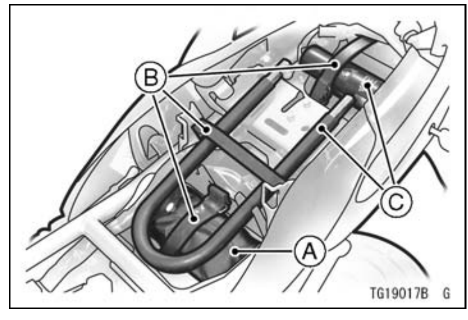
No conduzca la motocicleta con cascos sujetos a los ganchos. Los cascos podrían provocar un accidente al distraer al conductor o interferir en el manejo normal del vehículo.

Compartimento para juego de herramientas y antirrobo en U

El juego de herramientas se guarda debajo del asiento. Este juego incluye las herramientas necesarias para realizar reparaciones en carretera, ajustes y algunos procedimientos de mantenimiento que se explican en este manual.

Además, debajo del asiento hay una correa de bloqueo que sujeta el antirrobo en U.

Coloque la pieza con forma de U y el cierre por separado y asegúrelos mediante la correa.

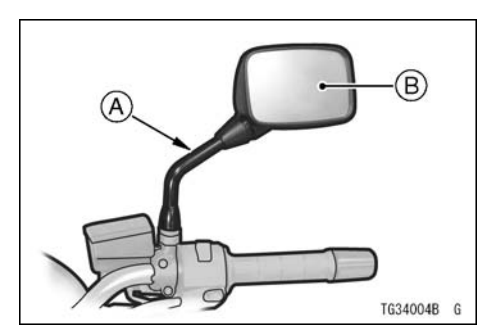


A. Juego de herramientas
B. Correa
C. Antirrobo en U

Retrovisor

Ajuste del retrovisor

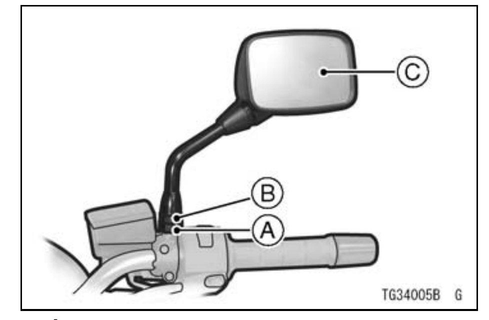
- Ajuste el retrovisor moviendo ligeramente sólo la parte de espejo del conjunto.
- Si no se puede garantizar la visibilidad trasera moviendo el espejo, gire el soporte con la mano.



A. Soporte
B. Retrovisor

PRECAUCIÓN

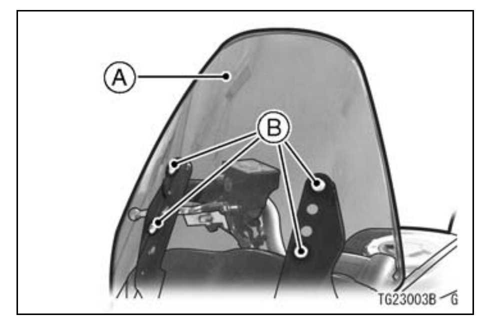
No intente aflojar o apretar de forma forzada el área hexagonal superior con una llave de ajuste o una llave inglesa. Al hacerlo, podría dañar dicha área o el mecanismo de giro del soporte.



A. Área hexagonal inferior para apretar
B. Área hexagonal superior
C. Retrovisor

Cúpula

La cúpula dispone de tres posiciones de ajuste en cuanto a altura para adaptarse a las preferencias del conductor. Afloje los pernos de arriba y de abajo de la cúpula y muévala hacia arriba o hacia abajo. Tras realizar el ajuste, asegúrese de apretar bien todos los pernos.



A. Cúpula
B. Pernos

Par de apriete

Tuerca de la cúpula 0,35 – 0,5 N·m (0,035 – 0,05 kgf·m)

NOTA

○ *Asegúrese de que haya compresión al apretar los pernos.*

RODAJE

Los 1.600 primeros kilómetros que recorre la motocicleta se consideran el periodo de rodaje. Si la motocicleta no se utiliza con cuidado durante este periodo, es muy posible que, tras unos miles de kilómetros, más que “acondicionar” el vehículo lo haya “estropeado”.

Deben tenerse en cuenta las siguientes reglas durante el rodaje.

- La tabla muestra la velocidad máxima recomendada del motor durante el periodo de rodaje.

Distancia recorrida	Velocidad de motor máxima
0 – 800 km	4.000 r/min (rpm)
800 – 1.600 km	6.000 r/min (rpm)

- No empiece a moverse ni acelere el motor justo después de ponerlo en marcha, incluso si el motor está caliente. Mantenga el motor arrancado durante dos o tres minutos al ralentí para que el aceite pueda llegar a todas las partes del motor.
- No acelere el motor mientras la transmisión esté en punto muerto.

ADVERTENCIA

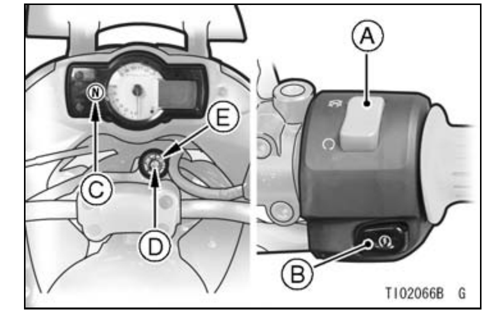
Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Además de lo expresado anteriormente, a los 1.000 km es fundamental que el propietario realice una primera revisión de mantenimiento en un concesionario autorizado Kawasaki.

CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

Arranque del motor

- Compruebe que el interruptor de paro del motor se encuentra en la posición ⟳ .
- Gire la llave a la posición de encendido ("ON").
- Asegúrese de que la transmisión esté en punto muerto.



A. Interruptor de paro del motor
B. Botón de arranque
C. Luz del indicador de punto muerto
B. Interruptor principal
E. Posición ON

NOTA

○ *La motocicleta se halla equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se detenga*

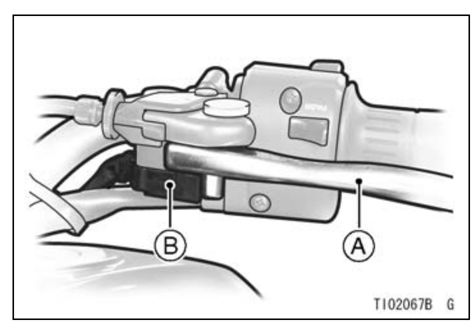
automáticamente y que la luz del indicador de FI parpadee cuando la motocicleta se cae. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar, gire la llave de contacto hasta la posición “OFF” y vuelva a colocarla en la posición “ON” antes de arrancar el motor.

PRECAUCIÓN

No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

NOTA

○ *La motocicleta se encuentra equipada con un interruptor del paro motor. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado. No obstante, el motor se puede arrancar si se tira de la maneta del embrague y el caballete lateral está subido totalmente.*



A. Maneta del embrague
B. Interruptor del paro motor

PRECAUCIÓN

No mantenga el motor al ralentí durante más de cinco minutos o se calentará en exceso y podría dañarse.

Arranque mediante puente

Si se queda sin batería, deberá quitarla y cargarla. Si no es viable, se puede utilizar una dinamo auxiliar de 12 voltios y cables para puentear y arrancar el motor.

ADVERTENCIA

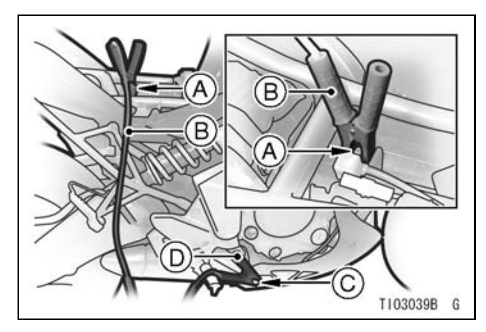
El ácido de la batería genera gas hidrógeno que es inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Se encuentra siempre en las baterías, aunque estén descargadas. Mantenga cualquier llama o chispa (cigarrillos) apartadas de la batería. Protéjase los ojos mientras manipule la batería. En el caso de que el ácido de la batería entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa, lave las zonas afectadas con agua inmediatamente durante cinco minutos como mínimo. Acuda a un médico.

Conexión de los cables de puentear

● Desmonte el asiento.

● Asegúrese de que la llave de contacto se encuentra en la posición OFF.

● Conecte un cable de puentear desde el terminal positivo (+) de la dinamo auxiliar al terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta.



A. Terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta
B. Desde terminal positivo (+) de la dinamo auxiliar
C. Reposapiés
D. Desde terminal negativo (–) de la dinamo auxiliar

- Conecte otro cable de puentear desde el terminal negativo (–) de la dinamo auxiliar al reposapiés de la motocicleta o a otra superficie metálica sin pintar. No utilice el terminal negativo (–) de la batería.

⚠ADVERTENCIA

No realice esta última conexión en el sistema de combustible o en la batería. Tenga cuidado de no juntar el cable positivo con el negativo, ni de apoyarse en la batería cuando efectúe esta última conexión. No intente arrancar una batería congelada haciendo un puente. Podría explotar.
No invierta la polaridad conectando positivo (+) con negativo (–) o podría explotar la batería y causar daños graves al sistema eléctrico.

- Siga el procedimiento de arranque de motor estándar.

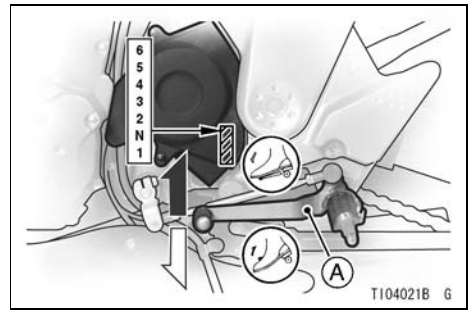
PRECAUCIÓN

No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

- Una vez arrancado el motor, desconecte los cables de puentear. Desconecte primero el cable negativo (–) de la motocicleta.
- Vuelva a montar las piezas extraídas.

Puesta en marcha

- Compruebe que el caballete lateral esté subido.
- Tire de la maneta del embrague.
- Ponga la primera marcha.
- Acelere un poco y empiece a soltar la maneta del embrague muy lentamente.
- A medida que el embrague se acople, acelere un poco más para suministrar al motor el combustible necesario para impedir que se pare.



A. Pedal de cambio

NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en*

marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.

○ *Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, se encienden dos haces de faros; y en el caso de la luz de cruce, se enciende sólo uno.*

Cambio de marcha

- Suelte el acelerador mientras tira de la maneta del embrague.
- Cambie a la siguiente marcha más alta o más baja.

⚠ADVERTENCIA

Cuando reduzca de marcha, no cambie a una velocidad tan alta que las revoluciones por minuto (rpm) del motor suban de golpe excesivamente. No sólo pueden producirse daños en el motor, sino que la rueda trasera podría patinar y provocar un accidente. La reducción de marcha debe realizarse por debajo de las 5.000 r/min (rpm) para cada marcha.

- Accione el acelerador parcialmente mientras suelta la maneta del embrague.

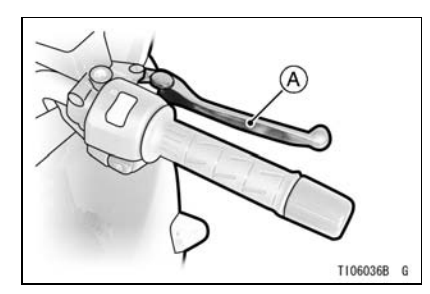
NOTA

○ *La transmisión se encuentra equipada con un mecanismo localizador del punto muerto positivo. Si la motocicleta está parada, la transmisión no puede cambiar a punto muerto desde la primera marcha. Para usar este mecanismo localizador del punto muerto positivo, reduzca a primera; después, levante el pedal de cambio mientras está parado. La transmisión cambiará a punto muerto.*

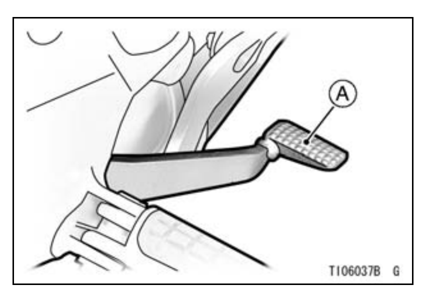
Frenado

- Suelte el acelerador por completo, permanezca con el embrague acoplado (salvo si se va a cambiar de marcha) de manera que el motor ayude a ir frenando la motocicleta.
- Reduzca una marcha cada vez, de manera que la primera marcha esté puesta cuando vaya a detenerse por completo.
- Cuando se detenga, accione siempre ambos frenos al mismo tiempo. Por regla general, el freno delantero debe accionarse un poco más que el trasero. Reduzca la marcha o desembrague totalmente cuando sea necesario para evitar que el motor se detenga.
- Nunca bloquee los frenos o éstos patinarán. Al tomar las curvas, es mejor no frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.

- En el caso de frenados de emergencia, descarte reducir de marcha y concéntrese en accionar los frenos tan fuerte como sea posible sin derrapar.
- Incluso en el caso de motocicletas equipadas con ABS, si se frena al tomar la curva, la rueda puede patinar. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.



A. Maneta del freno delantero



A. Pedal de freno trasero

Sistema antibloqueo de frenos (ABS) para modelos equipados con ABS

El sistema ABS se ha diseñado para evitar que las ruedas se bloqueen al frenar de forma brusca mientras se circula recto. El sistema ABS regula automáticamente la fuerza de frenado. Al lograr, de manera intermitente, fuerza de agarre y fuerza de frenado, se ayuda a evitar que las ruedas se bloqueen y permite un control estable de la dirección al detenerse.

La función de control de frenos es idéntica que la de una motocicleta convencional. La maneta del freno se utiliza para el freno delantero y el pedal de freno para el freno trasero.

Aunque el sistema ABS proporciona estabilidad al detenerse ya que evita el bloqueo de las ruedas, recuerde las siguientes características:

- El ABS no puede compensar las condiciones adversas de la carretera, un error de juicio o un uso incorrecto de los frenos. Debe circular con la misma precaución que con motocicletas no equipadas con ABS.
- El ABS no se ha diseñado para acortar la distancia de frenado. En terrenos sueltos, desiguales o con pendiente, la distancia de detención de una motocicleta con ABS puede ser mayor que con una motocicleta sin ABS en condiciones similares. Preste especial atención en ese tipo de zonas.
- El ABS le ayudará a evitar el bloqueo de las ruedas durante un frenado en línea recta, pero no se puede controlar que la rueda no patine si se frena al tomar una curva. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin frenar del

todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.

- Los ordenadores integrados en el ABS comparan la velocidad del vehículo con la velocidad de la rueda. Dado que el uso de neumáticos no recomendados puede afectar a la velocidad de la rueda, pueden confundir a los ordenadores, lo que puede ampliar la distancia de frenado.

⚠ADVERTENCIA

El uso de neumáticos no recomendados puede ocasionar que el ABS no funcione correctamente y que se amplíe la distancia de frenado. El conductor podría tener un accidente como resultado. Utilice siempre neumáticos estándar recomendados para su motocicleta.

NOTA

○ *Cuando el ABS está funcionando, puede sentir unas pulsaciones en la maneta del freno o en el pedal. Es normal. No hay por qué dejar de accionar los frenos.*

○ *El indicador de ABS puede encenderse durante la conducción (por ejemplo, en aceleraciones de la rueda delantera o trasera). En este caso, gire en primer lugar la llave de contacto a OFF y, a continuación, de nuevo a ON. Esta operación apaga el indicador de ABS; sin embargo, si permanece encendido cuando la motocicleta va a una velocidad aproximada de 6 km/h o inferior, le recomendamos que un distribuidor autorizado de Kawasaki compruebe el sistema ABS.*

○ *El ABS no funciona a una velocidad igual o inferior a 6 km/h aproximadamente.*

○ *El ABS no funciona si la batería está descargada.*

Luz del indicador de ABS

Por regla general, la luz del indicador de ABS se enciende cuando el interruptor principal se acciona y se apaga justo después de que la motocicleta comience a moverse.

Si la luz del indicador muestra alguno de los casos expuestos a continuación, puede haber alguna avería en el ABS. Debería dirigirse a un concesionario autorizado Kawasaki para que revisen el ABS.

- La luz no se enciende al accionar el interruptor principal.
- Permanece encendida después de que la motocicleta comience a circular.
- La luz se enciende pero permanece encendida después de que la motocicleta comience a moverse.

Recuerde que el ABS no funciona si la luz del indicador está encendida; no obstante, si el ABS falla, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Detención del motor

- Suelte el acelerador por completo.
- Cambie la transmisión a punto muerto.
- Gire la llave a la posición de apagado (“OFF”).
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.
- Bloquee la dirección.

NOTA

○ *La motocicleta se halla equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se detenga automáticamente y que la luz del indicador de inyección de combustible parpadee cuando la motocicleta se cae. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar, gire la llave de contacto hasta la posición “OFF” y vuelva a colocarla en la posición “ON” antes de arrancar el motor.*

Detención de la motocicleta en caso de emergencia

La motocicleta Kawasaki se ha diseñado y fabricado para proporcionar un nivel de comodidad y de seguridad excelentes. No obstante, para beneficiarse por completo de la ingeniería y la perfección técnica sobre seguridad de Kawasaki, es fundamental que el propietario y el conductor lleven a cabo el mantenimiento adecuado de la motocicleta y estén totalmente familiarizados con su funcionamiento. Un mantenimiento incorrecto puede provocar una situación peligrosa que se conoce como fallo del acelerador. Dos de las causas más comunes del fallo del acelerador son:

1. Un filtro de aire mal revisado y obstruido permite que la suciedad y el polvo penetren en el cuerpo del acelerador y se peguen al acelerador abierto.

2. Durante el desmontaje del filtro de aire, la suciedad puede entrar y taponar el sistema de inyección de combustible.

En una situación de emergencia, como es que el acelerador falle, el vehículo se puede detener accionando los frenos y desembragando. Una vez iniciado este procedimiento para detenerse, se puede usar el interruptor de paro del motor para detener el motor. Si utiliza el interruptor de paro del motor, apague el interruptor principal tras detener la motocicleta.

Aparcamiento

- Cambie la transmisión a punto muerto y gire la llave de contacto a la posición “OFF”.
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.

PRECAUCIÓN

No aparque en una superficie un poco o muy inclinada ya que la motocicleta podría caerse.

- Si aparca en un garaje u otra estructura, asegúrese de que esté bien ventilada y que la motocicleta no esté cerca de ninguna fuente de llamas o chispas, incluido cualquier dispositivo con llama de encendido.

⚠ADVERTENCIA

El silenciador y el tubo de escape están muy calientes cuando el motor está en marcha y justo después de que se detenga. Esto puede provocar un incendio, dando lugar a daños materiales o lesiones graves.
No deje el vehículo al ralentí o estacionado en una zona donde materiales inflamables, como hierba u hojas secas, puedan estar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

⚠ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones.

● Bloquee la dirección para evitar robos.

NOTA

○ *Cuando se detenga cerca del tráfico por la noche, puede dejar la luz trasera encendida para que haya mayor visibilidad girando la llave de contacto a la posición P (aparcar).*

○ *No deje el interruptor principal en la posición P durante mucho tiempo o se descargará la batería.*

Catalizador

Esta motocicleta está equipada con un catalizador en el sistema de escape. El platino y el rodio del catalizador reaccionan con el monóxido de carbono y los hidrocarburos para convertirlos en dióxido de carbono y agua, dando lugar a gases de escape mucho más limpios para liberar en la atmósfera.

Para que el catalizador funcione correctamente, deben tenerse en cuenta las precauciones siguientes.

⚠ADVERTENCIA

El silenciador y el tubo de escape están muy calientes cuando el motor está en marcha y justo después de que se detenga. Esto puede provocar un incendio, dando lugar a daños materiales o lesiones graves.
No deje el vehículo al ralentí o estacionado en una zona donde materiales inflamables, como hierba u hojas secas, puedan estar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

- Utilice únicamente gasolina sin plomo. Nunca use gasolina con plomo. La gasolina con plomo reduce significativamente la capacidad del catalizador.
- No descienda pendientes con el interruptor principal o el de paro del

motor apagados. No intente poner en marcha el motor haciendo rodar el vehículo si la batería está descargada. No circule con el vehículo si se ha producido un fallo de encendido en el motor o en un cilindro. En estas condiciones, la mezcla de aire y combustible sin quemar que fluye del motor acelera excesivamente la reacción del catalizador, provocando que se sobrecaliente y se pueda dañar cuando el motor está caliente, o bien reduce el rendimiento del catalizador cuando el motor está frío.

CONDUCCIÓN SEGURA

Técnicas de conducción segura

Los puntos expuestos a continuación se aplican al uso diario de la motocicleta y deben tenerse en cuenta con atención para una conducción segura y eficaz del vehículo.

Por motivos de seguridad, se recomienda encarecidamente proteger los ojos y usar casco. Debería conocer y comprobar las normativas de seguridad en vigor aplicables antes de conducir la motocicleta. También es aconsejable el uso de guantes y calzado adecuado para una protección adicional.

Las motocicletas no proporcionan la misma protección contra impactos que un automóvil, así que es extremadamente importante realizar una conducción defensiva además de llevar ropa de protección. No permita que la ropa de protección le cree una falsa sensación de seguridad.

Antes de cambiar de carril, mire por encima del hombro para asegurarse de que el camino está libre. No confíe exclusivamente en el espejo retrovisor ya que podría malinterpretar la distancia y la velocidad de un vehículo, o ni siquiera verlo.

Cuando suba por pendientes muy inclinadas, cambie a una marcha baja para contar con potencia de sobra en lugar de sobrecargar el motor.

Al accionar los frenos, use tanto el delantero como el trasero. Si se acciona sólo un freno en el caso de un frenado brusco, la motocicleta podría patinar y perderse el control.

Al descender por pendientes largas, controle la velocidad del vehículo soltando el acelerador. Use los frenos delantero y trasero para un frenado auxiliar.

En condiciones de humedad, utilice más el acelerador para controlar la velocidad del vehículo y menos los frenos delantero y trasero. El acelerador debe utilizarse también de manera juiciosa para evitar que la rueda trasera patine debido a una aceleración o deceleración demasiado rápida.

Es importante circular a la velocidad adecuada y evitar aceleraciones rápidas innecesarias no sólo por cuestiones de seguridad y bajo consumo de combustible sino también para alargar la vida del vehículo y disfrutar de una conducción más silenciosa.

Al circular en condiciones de humedad o en superficies sueltas, la capacidad de maniobrar se ve reducida. Todas las acciones deben realizarse con suavidad en dichas condiciones. Si se acelera, se frena o se toman las curvas de manera brusca, se puede perder el control.

En firmes irregulares, preste atención, reduzca la velocidad y agarre con fuerza el depósito de combustible entre las rodillas para obtener una mayor estabilidad.

Cuando es necesario acelerar rápidamente, por ejemplo, para adelantar, reduzca a una marcha más baja para obtener la potencia necesaria.

No reduzca de marcha cuando las revoluciones por minuto (rpm) sean demasiado altas para impedir que el motor se dañe debido a un exceso de aceleración.

Evite zigzaguear de manera innecesaria, es básico para la seguridad tanto del conductor como de los demás motoristas.

Comprobaciones diarias de seguridad

Compruebe los elementos siguientes cada día antes de conducir. El tiempo necesario es mínimo y si realiza estas comprobaciones habitualmente, le ayudarán a garantizar una conducción segura y fiable.

Si detecta alguna irregularidad en estas comprobaciones, consulte el capítulo “Mantenimiento y ajuste” o acuda al concesionario para que se lleven a cabo las acciones necesarias para que la motocicleta esté en condiciones de volver a circular de manera segura.

⚠ADVERTENCIA

Si no realiza estas comprobaciones cada día antes de conducir, podría provocar daños importantes o un accidente grave.

Combustible .... Suministro adecuado en el depósito, no hay pérdidas.
Aceite de motor .... Nivel de aceite entre las marcas de nivel.
Neumáticos .... Presión de aire (en frío):

Delantero	Hasta 180 kg de carga	225 kPa (2,25 kg/cm²)
Trasero	Hasta 180 kg de carga	250 kPa (2,50 kg/cm²)

Coloque el tapón de la válvula de aire.

Cadena de transmisión

Holgura: 25 – 35 mm

	Lubrique la cadena de transmisión si está seca.
Pernos y tuercas	Compruebe que los componentes, ejes y todos los mandos de la dirección y la suspensión estén correctamente apretados y sujetos.
Dirección	Giro suave pero no demasiado suelto entre los topes. Los cables de los mandos no están agarrotados.
Frenos	Desgaste de las pastillas de freno: queda más de 1 mm de espesor del forro. No existen pérdidas de líquido de freno.
Acelerador	Holgura del puño del acelerador: 2 – 3 mm.
Embrague	Holgura de la maneta del embrague: 2 – 3 mm. La maneta del embrague funciona con suavidad.
Líquido refrigerante	No existen pérdidas de líquido refrigerante. El nivel del líquido refrigerante está entre las marcas de nivel (con el motor frío).
Equipo eléctrico	Todas las luces (faro delantero, luces trasera y de freno, intermitentes, luz de indicador o de aviso) y la bocina funcionan.
Interruptor de paro del motor	Detiene el motor.
Caballete lateral	Vuelve totalmente a su posición por la tensión del muelle. El muelle de retorno no está flojo o dañado.

Consulte la etiqueta de precaución “Daily Safety Checks” (comprobaciones diarias de seguridad) pegada en el compartimento del juego de herramientas y del antirrobo en U.

Consideraciones adicionales al circular a velocidad alta

Frenos: está de más insistir en la importancia de los frenos, sobre todo, cuando se conduce a velocidad alta. Compruebe que estén bien ajustados y que funcionen correctamente.

Dirección: si la dirección está floja, se puede perder el control. Compruebe que el manillar gire libremente pero sin holgura.

Neumáticos: circular a gran velocidad exige mucho a los neumáticos, así que es crucial disponer de neumáticos de calidad para una conducción segura. Examine su estado general, ínflelos a la presión correcta y mantenga las ruedas equilibradas.

Combustible: disponga de combustible suficiente para el gran consumo derivado de conducir a gran velocidad.

Aceite de motor: para evitar que gripe el motor y la consiguiente pérdida de control, asegúrese de que el nivel del aceite se halla en la marca de nivel superior.

Líquido refrigerante: para evitar el sobrecalentamiento, compruebe que el nivel del líquido refrigerante se encuentre en la marca de nivel superior.

Equipo eléctrico: asegúrese de que el faro delantero, la luz trasera, la luz de freno, los intermitentes, la bocina, etc. funcionan correctamente.

Varios: compruebe que todas las tuercas y los pernos estén apretados y que las piezas relativas a la seguridad se hallan en buenas condiciones.

ADVERTENCIA

Las características de manejo de una motocicleta a velocidades altas pueden variar de aquellas a las que está acostumbrado cuando circula a la velocidad permitida en autopista. No intente conducir a velocidades altas a menos que haya recibido la formación suficiente y disponga de las habilidades necesarias.

MANTENIMIENTO Y AJUSTE

El mantenimiento y los ajustes descritos en este capítulo deben llevarse a cabo según la tabla de mantenimiento periódico para que la motocicleta se encuentre en buen estado para circular. **El mantenimiento inicial es de vital importancia y no debe descuidarse.**

Con un conocimiento básico de mecánica y el uso de las herramientas adecuadas, debería ser capaz de realizar muchas de las tareas de mantenimiento descritas en este capítulo. Si carece de la experiencia necesaria o duda de su capacidad, se recomienda que sea un mecánico cualificado el que lleve a cabo todos los ajustes, el mantenimiento y las labores de reparación.

Tenga presente que Kawasaki no puede asumir ninguna responsabilidad por los daños ocasionados tras un ajuste incorrecto o inadecuado del propietario.

Tabla de mantenimiento periódico

K: Debe ser revisado en un concesionario autorizado Kawasaki.
*: Para lecturas de odómetro superiores, repita los pasos con el intervalo de frecuencia especificado en este documento.
#: Realice la revisión con más frecuencia en condiciones adversas: polvo, humedad, barro, alta velocidad o paradas continuas / reanudaciones de la puesta en marcha del motor.

1. Comprobación periódica (elementos relacionados con el motor)

	Frecuencia	Lo que ocurra primero ⬇	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte página
	Funcionamiento(elementos del motor)	Cada	1	6	12	18	24	30	36	
K	Filtro de aire - limpiar				●		●		●	103
K	Holgura de válvulas - comprobar		Cada 42.000 km							103
	Funcionamiento del acelerador (holgura, retorno suave, sin resistencia) - comprobar	año	●		●		●		●	105

Frecuencia / Funcionamiento(elementos del motor)		Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte página
			1	6	12	18	24	30	36	
K	Sincronización de los cuerpos del acelerador - comprobar				●		●		●	107
	Velocidad al ralentí - comprobar		●		●		●		●	108
K	Pérdidas de combustible (manguera de combustible) - comprobar	año	●		●		●		●	–
K	Daños en conductos de combustible - comprobar	año	●		●		●		●	–
K	Estado de la instalación de los conductos de combustible - comprobar	año	●		●		●		●	–
	Nivel del líquido refrigerante - comprobar		●		●		●		●	97

Frecuencia / Funcionamiento(elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte página
Pérdidas de líquido refrigerante - comprobar	año	●		●		●		●	94
Daños en conducto del radiador - comprobar	año	●		●		●		●	94
Estado de la instalación de los conductos del radiador - comprobar	año	●		●		●		●	94
K Daños en el sistema de inducción de aire - comprobar				●		●		●	102

2. Comprobación periódica (elementos relacionados con el chasis)

	Frecuencia / Funcionamiento(elementos del chasis)	Lo que ocurra primero → Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000: 1	6	12	18	24	30	36	Consulte página
	Embrague y transmisión:									
	Funcionamiento del embrague (juego libre) - comprobar		●		●		●		●	109
	Lubricación de la cadena de transmisión - comprobar #	Cada 600 km								120
	Holgura de la cadena de transmisión - comprobar #	Cada 1.000 km								113
	Desgaste de la cadena de transmisión - comprobar #				●		●		●	118
K	Desgaste de la guía de la cadena de transmisión - comprobar				●		●		●	–

	Frecuencia / Funcionamiento(elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000: 1	6	12	18	24	30	36	Consulte página
	Ruedas y neumáticos:									
	Presión de aire del neumático - comprobar	año			●		●		●	139
	Daños en ruedas o neumáticos - comprobar				●		●		●	140
	Desgaste del neumático - comprobar				●		●		●	140
K	Daños en rodamientos de las ruedas - comprobar	año			●		●		●	–
	Sistema de frenos:									
	Pérdidas de líquido de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	122
	Daños en el conducto de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	122

Frecuencia / Funcionamiento(elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte página
Desgaste de las pastillas de freno - comprobar #			●	●	●	●	●	●	121
Estado de la instalación del conducto de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	122
Nivel del líquido de frenos - comprobar	6 meses	●	●	●	●	●	●	●	123
Funcionamiento de los frenos (efectividad, holgura, resistencia) - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	126
Funcionamiento del interruptor de la luz de freno - comprobar		●	●	●	●	●	●	●	127

	Frecuencia Funcionamiento(elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡			*Lectura del odómetro km × 1.000				Consulte página
			1	6	12	18	24	30	36	
	Suspensiones:									
	Funcionamiento de la horquilla delantera/amortiguador trasero (funcionamiento suave) - comprobar				●		●		●	129, 133
	Pérdida de aceite de la horquilla delantera/amortiguador trasero - comprobar	año			●		●		●	129, 133
	Dirección:									
K	Holgura de la dirección - comprobar	año	●		●		●		●	–
K	Rodamientos de la dirección - lubricar	2 años					●			–

	Frecuencia / Funcionamiento(elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte página
	Sistema eléctrico:									
	Funcionamiento de luces e interruptores - comprobar	año			●		●		●	–
	Dirección del haz de luz del faro delantero - comprobar	año			●		●		●	148
	Funcionamiento de interruptor de caballete lateral - comprobar	año			●		●		●	–
	Funcionamiento del interruptor de paro del motor - comprobar	año			●		●		●	–
	Chasis:									
K	Piezas del chasis - lubricar	año			●		●		●	–

Frecuencia Funcionamiento(elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte página
K Tuercas y pernos apretados - comprobar		●		●		●		●	–

3. Cambio periódico

Frecuencia / Cambie/sustituya el elemento		Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000					Consulte página
			1	12	24	36	48	
K	Filtro de aire #	2 años						103
	Aceite de motor #	año	●	●	●	●	●	90
	Filtro de aceite	año	●	●	●	●	●	90
K	Conductos de combustible	4 años					●	–
K	Líquido refrigerante	3 años				●		100
K	Conductos de radiador y juntas tóricas	3 años				●		–
K	Conductos de frenos	4 años					●	–
K	Líquido de frenos (delantero y trasero)	2 años			●		●	126
K	Retenes de la bomba de freno y pinza de freno	4 años					●	–
K	Bujía			●	●	●	●	101

Aceite de motor

Con el fin de que el motor, la transmisión y el embrague funcionen correctamente, mantenga el aceite de motor en el nivel adecuado y cambie el aceite y sustituya el filtro de aceite según se indica en la tabla de mantenimiento periódico. En el aceite no sólo hay suciedad y partículas metálicas, sino que el propio aceite pierde su calidad lubricativa si se utiliza durante mucho tiempo.

⚠ADVERTENCIA

El funcionamiento de la motocicleta con aceite de motor defectuoso, deteriorado o contaminado dará lugar a un desgaste acelerado y puede obstruir la transmisión o provocar daños o accidentes.

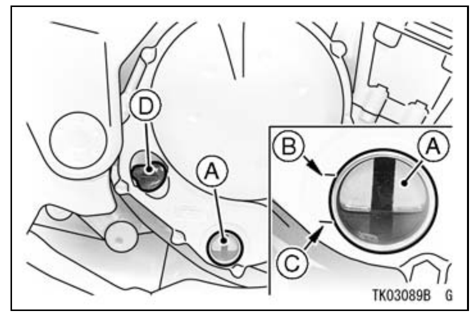
Comprobación del nivel de aceite

- Si el aceite acaba de cambiarse, arranque el motor y téngalo en marcha durante varios minutos a velocidad de ralentí. De esta forma el filtro se llena de aceite. Detenga el motor y espere varios minutos hasta que el aceite penetre.

PRECAUCIÓN

Si se acelera el motor antes de que el aceite alcance todas las piezas, puede obstruirse.

- Si la motocicleta acaba de utilizarse, espere varios minutos a que baje todo el aceite.
- Compruebe el nivel del aceite de motor mediante el indicador de nivel de aceite. Con la motocicleta a nivel, el nivel del aceite debería mostrarse entre las marcas del nivel superior y del inferior junto al medidor.

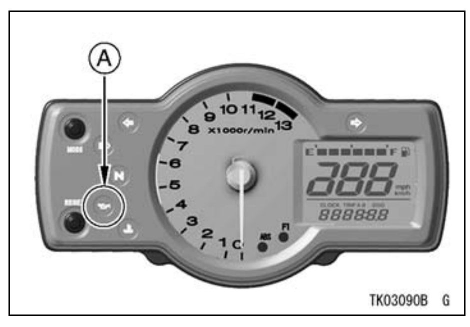


A. Medidor de nivel de aceite
B. Marca de nivel superior
C. Marca de nivel inferior
D. Tapón de llenado de aceite

- Si el nivel de aceite es demasiado alto, quite el exceso de aceite a través de la abertura de llenado de aceite usando una jeringa u otro utensilio adecuado.
- Si el nivel del aceite es demasiado bajo, agregue aceite hasta alcanzar el nivel correcto. Use el mismo tipo y la misma marca de aceite que hubiera en el motor.

PRECAUCIÓN

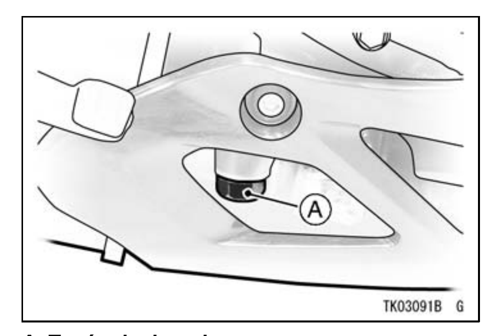
Si el nivel de aceite del motor es extremadamente bajo, la bomba de aceite no funciona correctamente o los conductos de aceite están obstruidos, se encenderá la luz de advertencia de presión del aceite. Si permanece encendida cuando el motor se encuentra por encima de la velocidad de ralentí, pare el motor inmediatamente y trate de determinar la causa.



A. Luz de aviso de la presión del aceite

Cambio de aceite y/o de filtro de aceite

- Caliente bien el motor y después, deténgalo.
- Coloque una bandeja debajo del motor.
- Quite el tapón de drenaje del aceite de motor.



A. Tapón de drenaje

- Deje que se vacíe el aceite por completo con la motocicleta situada perpendicular al suelo.

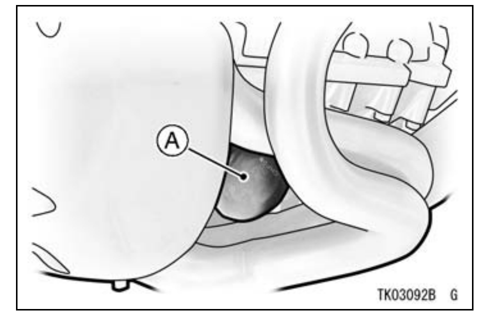
⚠ADVERTENCIA

El aceite de motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite usado de manera adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para disponer de métodos de desecho aprobados o reciclarlo si es posible.

- Extraiga el cartucho del filtro de aceite y cámbielo por uno nuevo.

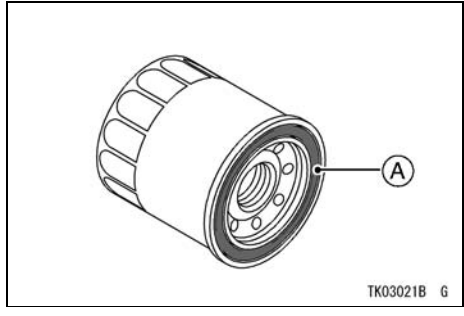
NOTA

○ *Si no dispone de una llave dinamométrica o de una herramienta especial Kawasaki obligatoria, diríjase a un concesionario Kawasaki para comprobar este elemento.*



A. Cartucho

- Coloque una capa fina de aceite en la junta y apriete el cartucho al par especificado.



A. Junta

- Coloque el tapón de drenaje con la arandela de cobre nueva. Apriételo al par especificado.

NOTA

○ *Sustituya las arandelas de cobre con otras nuevas.*

- Rellene el motor hasta la marca del nivel superior con un aceite de motor de calidad especificado en la tabla.
- Arranque el motor.
- Compruebe el nivel del aceite y si se han producido pérdidas.

Par de apriete

Tapón de drenaje del aceite de motor:
30 N·m (3,0 kgf·m)
Cartucho:
17,5 N·m (1,75 kgf·m)

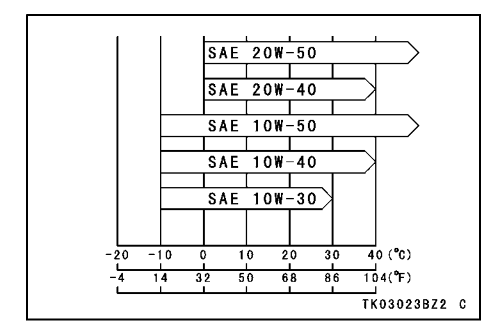
Aceite de motor recomendado

Tipo:
API SE, SF o SG
API SH, SJ o SL con JASO MA
Viscosidad:
SAE 10W-40

Capacidad del aceite de motor

Capacidad:
1,7 l
[cuando no se quita el filtro]
1,9 l
[cuando se quita el filtro]
2,4 l
[con el motor totalmente seco]

Aunque el aceite de motor 10W-40 es el aceite recomendado en la mayoría de las condiciones, es posible que haya que cambiar la viscosidad del aceite para que se adapte a las condiciones atmosféricas del área de conducción.



Sistema de refrigeración

Radiador y ventilador de refrigeración

Compruebe si las aletas del radiador están obstruidas con insectos o barro. Retire cualquier obstrucción con un chorro de agua a baja presión.

⚠ADVERTENCIA

El ventilador de refrigeración se encenderá automáticamente, incluso si el interruptor principal está apagado. Mantenga las manos y la ropa lejos de las cuchillas del ventilador en todo momento.

PRECAUCIÓN

Si utiliza agua con mucha presión, como la de los túneles de lavado, podría dañar las aletas del radiador y perjudicar su eficacia.
No tapone o desvíe el flujo de aire a través del radiador colocando accesorios no autorizados delante del radiador o detrás del ventilador de refrigeración. Si se interrumpe el flujo de aire del radiador, podría producirse un calentamiento excesivo y los consiguientes daños en el motor.

Conductos del radiador

Compruebe los conductos del radiador en busca de pérdidas, grietas o deterioro y compruebe todos los días antes de conducir la motocicleta si las

conexiones están flojas o hay pérdidas, tal y como se especifica en la tabla de mantenimiento periódico.

Líquido refrigerante

El líquido refrigerante absorbe el calor excesivo del motor y lo transfiere al aire en el radiador. Si el nivel del líquido refrigerante desciende, el motor de sobrecalienta y puede sufrir daños graves. Compruebe el nivel del líquido refrigerante a diario antes de circular con la motocicleta, según la tabla de mantenimiento periódico, y añada líquido refrigerante si el nivel es bajo. Cambie el líquido refrigerante según la tabla de mantenimiento periódico.

Información sobre el líquido refrigerante

Con el fin de proteger del óxido y la corrosión el sistema de refrigeración (formado por el motor y el radiador de aluminio), es fundamental utilizar productos químicos antioxidantes y anticorrosivos en el líquido refrigerante. Si no se utilizan dichos productos, durante un periodo de tiempo, el sistema de refrigeración acumula óxido y oxidará la camisa de refrigeración y el radiador. Esto obstruye los conductos del líquido refrigerante y reduce, considerablemente, la eficacia del sistema de refrigeración.

⚠ADVERTENCIA

Utilice líquido refrigerante que contenga anticorrosivos fabricados específicamente para motores y radiadores de aluminio atendiendo a las instrucciones del fabricante. Los productos químicos son nocivos para el cuerpo humano.

En el sistema de refrigeración, el agua destilada o blanda debe utilizarse con anticongelante (encontrará información sobre el anticongelante en los siguientes párrafos).

PRECAUCIÓN

Si utiliza agua dura en el sistema, pueden aparecer residuos en los conductos de agua y reducir de forma considerable la eficacia del sistema de refrigeración.

Si la temperatura ambiente inferior detectada se encuentra por debajo del punto de congelación del agua, utilice siempre anticongelante en el líquido refrigerante para proteger el sistema de refrigeración de la congelación del motor o del radiador, además de protegerlo contra el óxido y la corrosión.

Utilice anticongelante de tipo permanente (agua blanda y glicol etileno con productos químicos anticorrosivos y antioxidantes para radiadores y motores de aluminio) para el sistema de refrigeración. En la proporción de mezcla de refrigerante, seleccione uno adecuado tomando como referencia la relación entre el punto de congelación y la fuerza indicada en el contenedor.

PRECAUCIÓN

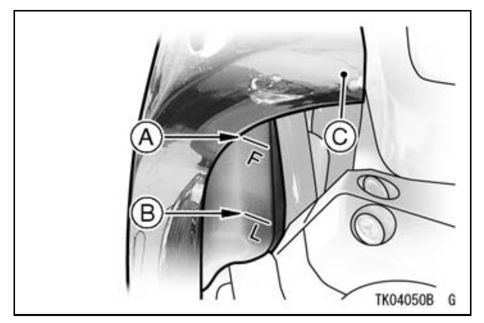
Los anticongelantes permanentes del mercado poseen propiedades anticorrosivas y antioxidantes. Si se diluyen excesivamente, pierden las propiedades anticorrosivas. Diluya un anticongelante permanente atendiendo a las instrucciones del fabricante.

NOTA

○ *De fábrica la motocicleta incluye un anticongelante permanente en el sistema de refrigeración. Es de color verde y contiene glicol etileno. Se mezcla en un 50 % y tiene el punto de congelación en –35°C.*

Comprobación del nivel de líquido refrigerante

- Coloque la motocicleta de forma que esté perpendicular al suelo.
- Compruebe que el nivel del refrigerante se encuentre entre las marcas de nivel F (lleno) y L (bajo).



A. Marca de nivel F (lleno)
B. Marca de nivel L (bajo)
C. Cubierta derecha

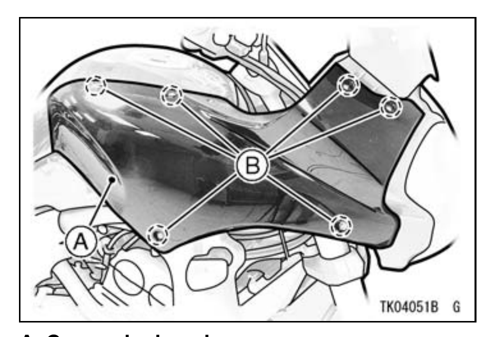
NOTA

○ *Compruebe el nivel cuando el motor esté frío (a temperatura ambiente).*

- Si la cantidad de refrigerante no es suficiente, quite el carenado derecho y agregue más líquido refrigerante al depósito de reserva.

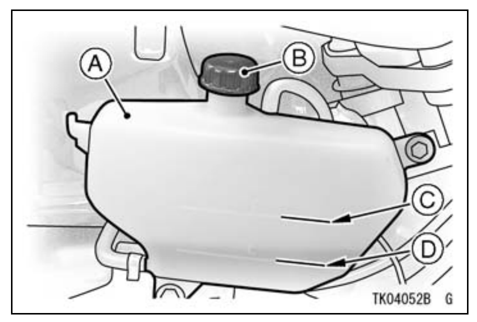
Llenado del refrigerante

- Desmonte la cúpula.
- Extraiga el carenado derecho quitando el perno.



A. Carenado derecho
B. Perno

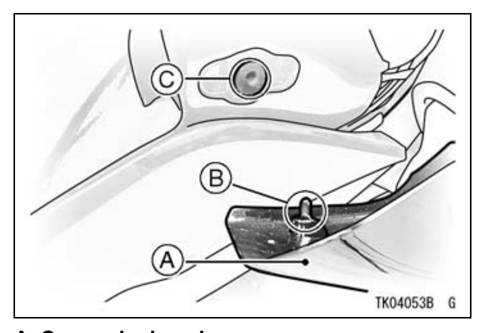
- Quite el tapón del depósito de reserva y agregue el líquido refrigerante a través de la abertura de llenado hasta la marca del nivel F(lleno).



A. Tapón
B. Depósito de reserva
C. Línea de nivel lleno (F)
D. Línea de nivel bajo (L)

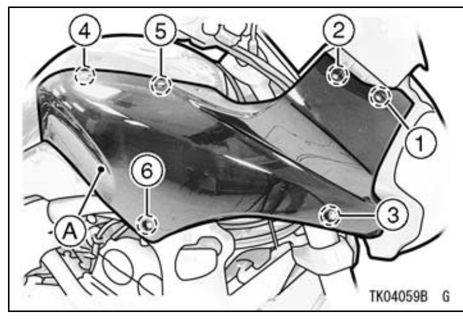
- Coloque el tapón.

- Para montar el carenado derecho, encaje el saliente en el orificio.



A. Carenado derecho
B. Saliente
C. Orificio

● Apriete los pernos en el orden indicado.



A. Carenado derecho

NOTA

○ *En un caso de emergencia puede añadir sólo agua al depósito de reserva del líquido refrigerante; no obstante, deberá volver a la proporción de mezcla adecuada agregando el concentrado anticongelante tan pronto como sea posible.*

PRECAUCIÓN

Si es necesario agregar líquido refrigerante con frecuencia o si el depósito de reserva se queda totalmente seco, es probable que se haya producido alguna pérdida en el sistema. Diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para que revisen el sistema de refrigeración.

Cambio del líquido refrigerante

Acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para que le cambien el líquido refrigerante.

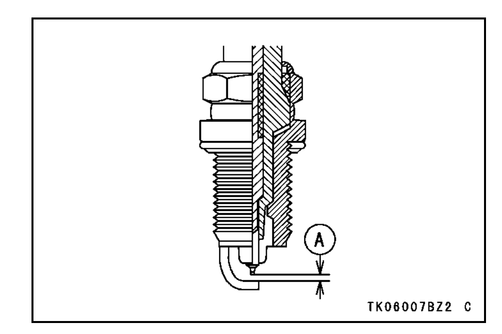
Bujías

En la tabla se muestra la bujía estándar. Las bujías deben cambiarse según la tabla de mantenimiento periódico.

Las bujías deben desmontarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Bujía

Bujía estándar	NGK CR9EIA-9
Distancia mínima entre electrodos	0,8 – 0,9 mm
Par de apriete	15 N·m (1,5 kgf·m)



A. Distancia mínima entre electrodos

Kawasaki Clean Air System

El sistema de filtrado de aire Kawasaki Clean Air System (KCA) es un sistema de inducción de aire secundario que permite que los gases de escape se quemen por completo. Cuando la carga de combustible usado se libera en el sistema de escape, todavía no está lo suficientemente caliente para quemarse. El sistema KCA permite que penetre aire adicional en el sistema de escape para que la carga de combustible usado pueda seguir ardiendo. Esta acción de quemarse de manera continuada suele quemar gran parte de los gases que normalmente no se queman, además de convertir una parte considerable del monóxido de carbono en dióxido de carbono.

Válvulas de inducción de aire

La válvula de inducción de aire es básicamente una válvula de retención que permite que el aire fresco pase sólo del filtro de aire a la lumbrera de escape. Evita que el aire que haya pasado la válvula de inducción de aire vuelva. Revise las válvulas de inducción de aire según la tabla de mantenimiento periódico. Además, revise las válvulas de inducción de aire siempre que no pueda obtener un ralentí estable, la potencia del motor se haya reducido significativamente o haya un ruido anormal en el motor.

El desmontaje y la revisión de la válvula de inducción de aire deben realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Holgura de las válvulas

El desgaste entre la válvula y el asiento de la válvula disminuye la holgura de las válvulas, afectando a su reglaje.

PRECAUCIÓN

Si no se ajusta la holgura de las válvulas, el desgaste acabará provocando que las válvulas permanezcan parcialmente abiertas, lo que reduce el rendimiento, quema las válvulas y los asientos de las válvulas y puede provocar daños graves en el motor.

La holgura entre cada válvula debe comprobarse y ajustarse según la tabla de mantenimiento periódico.

Tanto la revisión como el ajuste deben llevarse a cabo en un concesionario autorizado Kawasaki.

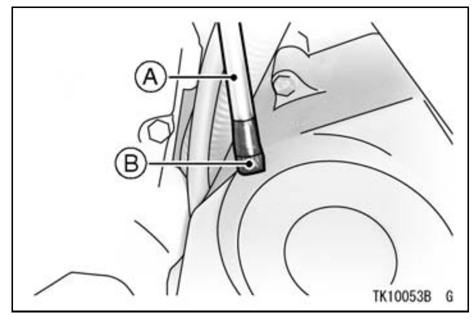
Filtro de aire

Un filtro de aire obstruido limita la entrada de aire en el motor y en consecuencia, aumenta el consumo de combustible, se reduce la potencia del motor y provoca que las bujías se ensucien.

El filtro de aire debe limpiarse según la tabla de mantenimiento periódico. En áreas con polvo, lluvia o barro, será necesario revisar el filtro de aire en un concesionario autorizado Kawasaki con más frecuencia de la recomendada.

Drenaje del aceite

● Revise el conducto de drenaje situado en la parte trasera del motor para ver si se ha derramado aceite o agua desde la carcasa del filtro de aire.



A. Conducto de drenaje
B. Tapón

● Si queda aceite en el depósito, quite el tapón del extremo inferior del conducto de drenaje y vacíe el aceite.

⚠ ADVERTENCIA

Asegúrese de colocar el tapón en el conducto de drenaje cuando termine. El aceite haría que los neumáticos resbalasen y podría provocar un accidente y daños personales.

Funcionamiento del acelerador

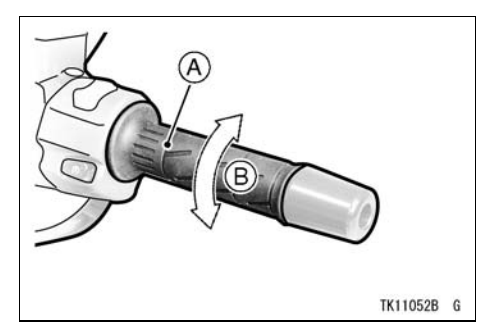
Compruebe la holgura del puño del acelerador según lo indicado en la tabla de mantenimiento periódico y ajústela si es necesario.

Puño del acelerador

El puño del acelerador controla las válvulas de mariposa del cuerpo de mariposas. Si el puño del acelerador tiene una holgura excesiva debido a un estiramiento o mal ajuste del cable, provocará un retardo en la respuesta del acelerador, sobre todo a velocidad baja del motor. Además, la válvula de mariposa podría no abrirse por completo cuando circule a todo gas. Por otra parte, si el puño del acelerador no dispone de ninguna holgura, será difícil controlar el acelerador y la velocidad al ralentí será irregular.

Comprobación

- Compruebe que la holgura del puño del acelerador sea correcta girando el puño del acelerador hacia delante y hacia atrás.



A. Puño del acelerador
B. Holgura del puño del acelerador

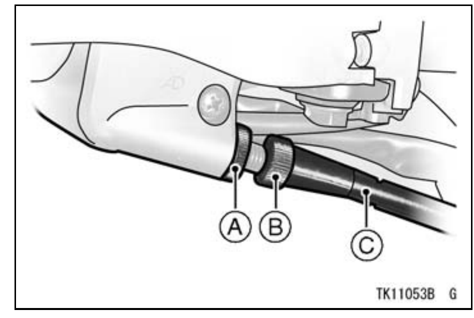
Holgura del puño del acelerador

2 – 3 mm

- Si la holgura no es correcta, ajústela.

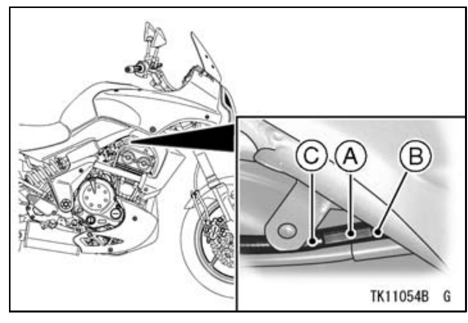
Ajuste

- Afloje la contratuerca situada en el extremo superior del cable del acelerador y gire el cable ajustando la tuerca por completo, de manera que el puño del acelerador disponga de toda la holgura.



A. Contratuerca
B. Tensor
C. Cable de la mariposa (cable del acelerador)

- Saque el cable del decelerador ajustando la tuerca hasta que no haya ninguna holgura cuando el puño del acelerador esté totalmente cerrado.
- Apriete la contratuerca.



A. Tensor
B. Contratuerca
C. Cable del decelerador

- Saque el cable del acelerador ajustando la tuerca hasta que se obtenga una holgura de 2 – 3 mm en el puño del acelerador.

● Apriete la contratuerca.

⚠ADVERTENCIA

La puesta en marcha con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos podría originar una conducción poco segura.

Sincronización de los cuerpos del acelerador

La sincronización de los cuerpos del acelerador debe comprobarse y ajustarse de forma periódica según la tabla de mantenimiento periódico y en un concesionario autorizado Kawasaki.

NOTA

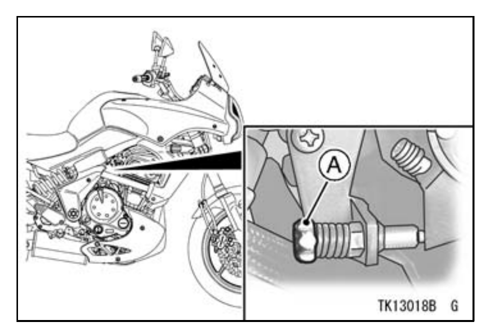
○ *Una sincronización deficiente de los cuerpos del acelerador puede provocar un ralentí inestable, una respuesta lenta del acelerador y una reducción de la potencia y el rendimiento del motor.*

Ralentí

La comprobación del ralentí debe realizarse conforme a la tabla de mantenimiento periódico o siempre que se note alguna alteración.

Ajuste

- Arranque el motor y deje que se caliente.
- Ajuste el ralentí girando el tornillo de ajuste del ralentí.



A. Tornillo de ajuste del ralentí

Ralentí

1.250 – 1.350 r/min (rpm)

- Abra y cierre el acelerador varias veces para asegurarse de que la

velocidad de ralentí no cambia. Realice los ajustes necesarios.

- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia la velocidad de ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de corregir estas condiciones antes de circular.

ADVERTENCIA

Si se conduce con cables dañados, podría dar lugar a una conducción poco segura.

Embrague

Debido al desgaste del disco de fricción y al estiramiento del cable del embrague durante un periodo de uso largo, se recomienda comprobar el funcionamiento del embrague cada día antes de conducir la motocicleta y según la tabla de mantenimiento periódico.

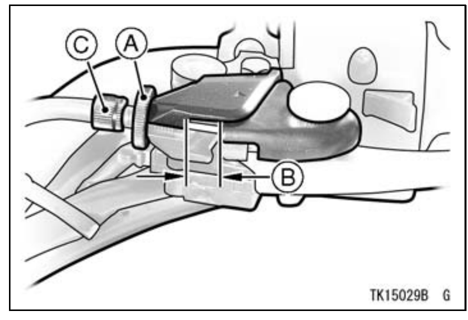
ADVERTENCIA

Para evitar el riesgo de quemaduras graves, no toque el motor caliente ni el tubo de escape durante el ajuste del embrague.

Comprobación

● Compruebe que la maneta del embrague funcione correctamente y que el cable interior se deslice suavemente. Si existe alguna irregularidad, deberá llevarse a cabo la comprobación del cable del embrague en un concesionario autorizado Kawasaki.

● Compruebe la holgura de la maneta del embrague como se muestra en la ilustración.



A. Contratuerca
B. Holgura de la maneta del embrague
C. Tensor

Holgura de la maneta del embrague

2 – 3 mm

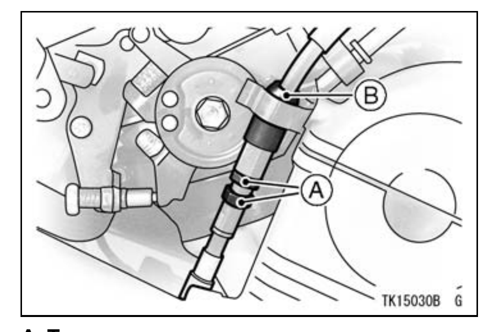
Si la holgura no es correcta, ajústela como se indica a continuación.

Ajuste

⚠ADVERTENCIA

Asegúrese de que el extremo superior del cable exterior del embrague se encuentre totalmente asentador o, de lo contrario, podría deslizarse hacia su sitio más tarde, lo que crearía la suficiente holgura de cable para evitar el desembrague y provocaría unas condiciones de conducción peligrosas.

- Afloje la contratuerca y gire el tensor de manera que la maneta del embrague disponga de la holgura adecuada.
- Si no se puede llevar a cabo, utilice las tuercas del extremo inferior del cable del embrague.



A. Tuercas
B. Cable del embrague

NOTA

- *Después del ajuste, arranque el motor y compruebe que el embrague no resbala y que se suelta correctamente.*
- *Para efectuar correcciones menores, use el tensor en la maneta del embrague.*

Cadena de transmisión

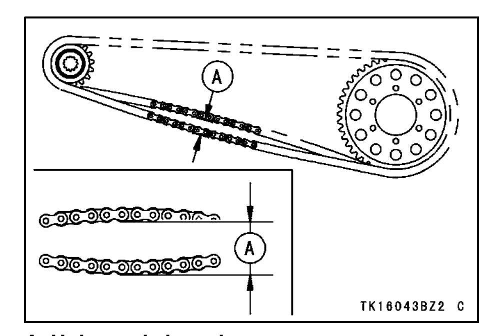
La holgura y la lubricación de la cadena de transmisión deben comprobarse a diario antes de conducir la motocicleta según la tabla de mantenimiento periódico, tanto por motivos de seguridad como para evitar un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta de forma exagerada o si está mal ajustada (demasiado floja o demasiado apretada), podría hacer saltar los piñones de salida y la corona trasera o romperse.

⚠ADVERTENCIA

Una cadena que se rompe o se suelta del piñón de salida y la corona trasera podría enredarse en el piñón del motor o bloquear la rueda trasera, lo que originaría graves daños en la motocicleta y causaría la pérdida del control.

Comprobación de la holgura de la cadena

- Coloque la motocicleta sobre su caballete lateral.
- Gire la rueda trasera para encontrar la posición en la que la cadena esté más tirante y mida la holgura máxima de la cadena tirando hacia arriba y empujando hacia abajo la parte intermedia de la cadena, entre el piñón de motor y el piñón de la rueda trasera.



A. Holgura de la cadena

- Si la cadena de transmisión está demasiado tensa o demasiado floja,

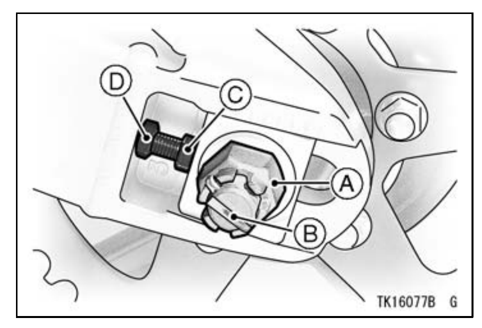
ajústela de manera que la holgura de la cadena se encuentre dentro de los valores estándar.

Holgura de la cadena de transmisión

Estándar	25 – 35 mm

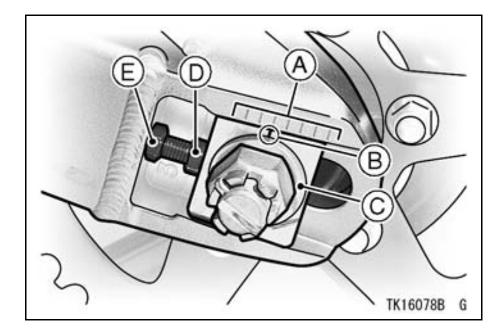
Ajuste de la holgura de la cadena

- Afloje las contratuercas derecha e izquierda del tensor de la cadena.
- Quite el pasador y afloje la tuerca del eje.



A. Tuerca del eje
B. Pasador
C. Tensor
D. Contratuerca

● Si la cadena está demasiado suelta, gire hacia fuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
● Si la cadena está demasiado tensa, gire hacia fuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
● Gire los dos tensores de la cadena de forma uniforme hasta que tenga la holgura necesaria. Para mantener la cadena y la rueda bien alineadas, la muesca del indicador de alineación izquierdo de la rueda debe estar a la misma altura que la marca del brazo oscilante con la que está alineada la muesca del indicador derecho.



A. Marcas
B. Muesca
C. Indicador
D. Tensor
E. Contratuerca

NOTA

○ *La alineación de las ruedas se puede comprobar también mediante una regla o una cuerda.*

⚠ ADVERTENCIA

Si la rueda no esta bien alienada, se acelera el proceso de desgaste y puede dar lugar a una situación de riesgo.

- Apriete las contratuercas de los dos tensores de la cadena.
- Apriete la tuerca del eje trasero al par especificado.

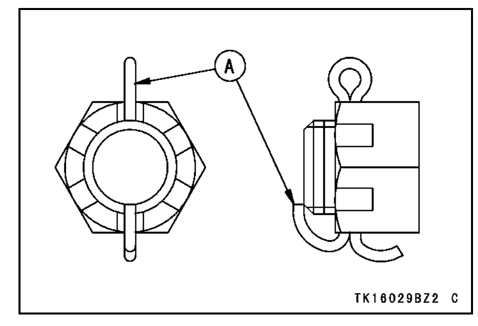
Par de apriete

Tuerca del eje:
108 N·m (11 kgf·m)

NOTA

○ *Si no dispone de una llave dinamométrica, esta revisión deberá realizarla en un concesionario Kawasaki.*

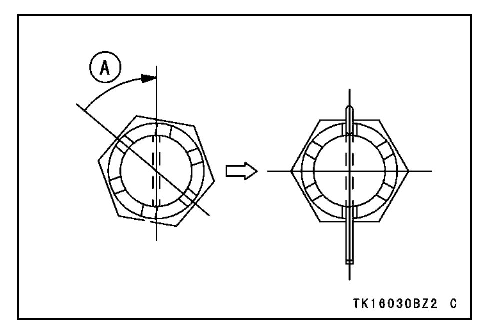
- Haga girar la rueda, mida de nuevo la holgura de la cadena en la posición más tensa y vuelva a realizar los ajustes necesarios.
- Coloque un pasador nuevo a través de la tuerca del eje trasero y el eje y despliegue sus extremos.



A. Pasador

NOTA

- *Al insertar el pasador, si las ranuras de la tuerca no coinciden con el orificio de la misma en el eje, apriete la tuerca en sentido de las agujas del reloj hasta el siguiente alineamiento.*
- *Ha de ser aproximadamente de 30 grados.*
- *Afloje una vez y tense de nuevo cuando la ranura pase el siguiente orificio.*



A. Giro en sentido de las agujas del reloj

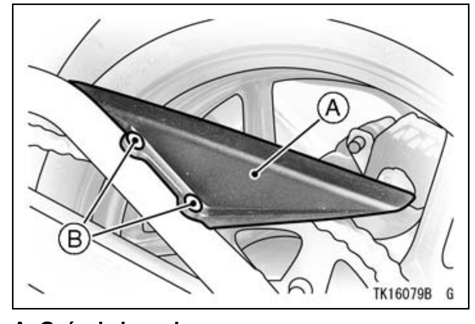
⚠ ADVERTENCIA

Si la tuerca del eje no está lo suficientemente apretada, o si no se ha colocado el pasador, esto puede dar lugar a una situación de conducción poco segura.

- Compruebe el freno trasero (consulte el apartado “Frenos”).

Comprobación del desgaste

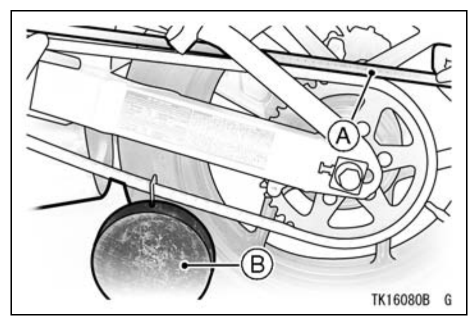
- Quite los pernos para extraer la guía de la cadena.



A. Guía de la cadena
B. Pernos

- Estire la cadena hasta que esté tirante mediante los tensores, o bien colgando un peso de 10 kg en la cadena.
- Mida la longitud de 20 eslabones en la parte recta de la cadena desde el centro del primer pasador hasta el centro del vigésimo primer pasador. Debido a que el desgaste de la cadena puede no ser uniforme, tome medidas en varias zonas.

- Si la longitud supera el límite de servicio, deberá sustituir la cadena.



A. Medida
B. Peso

Longitud de 20 eslabones de la cadena de transmisión

Límite de servicio

323 mm

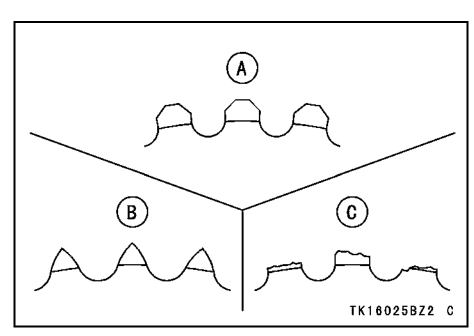
⚠ADVERTENCIA

Por razones de seguridad, utilice únicamente la cadena estándar. Se trata de un tipo de cadena sin final y no debe cortarse para montarla; por ello, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para su montaje.

- Haga girar la rueda trasera para comprobar la cadena de transmisión y asegúrese de que no haya rodillos deteriorados ni pasadores o eslabones sueltos.
- Además, revise los piñones de salida y la corona trasera en busca de dentadas desiguales, desgastadas en exceso o dañadas.

NOTA

○ *El desgaste de los piñones de salida y de la corona trasera se ha exagerado para que resulte ilustrativo. Consulte el Manual de taller para conocer los límites de desgaste.*



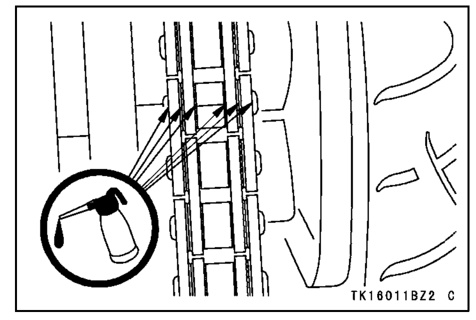
A. Dentada en buenas condiciones
B. Dentada desgastada
C. Dentada dañada

● Si existe alguna irregularidad, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar la cadena de transmisión o los piñones de salida y la corona trasera.

Lubricación

Es necesario lubricar también después de conducir con lluvia o en carreteras mojadas, o siempre que la cadena parezca seca. Es preferible un aceite pesado como el SAE 90 a uno más ligero porque permanecerá más tiempo en la cadena y ofrecerá una mejor lubricación.

- Aplique aceite a ambos lados de los rodillos para que penetre en estos y en las boquillas. Aplique aceite a las juntas tóricas hasta que queden bien cubiertas. Limpie el exceso de aceite.

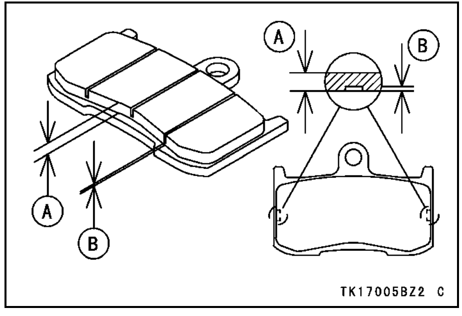


- Si la cadena está especialmente sucia, límpiela con aceite diesel o queroseno y aplique el aceite como se ha mencionado anteriormente.

Frenos

Comprobación del desgaste de los frenos

Compruebe los frenos en busca de desgaste. En las pinzas de los discos del freno delantero y trasero, si el espesor de cada pastilla es inferior a 1 mm, sustituya ambas pastillas de la pinza como conjunto. El cambio de pastillas debe realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.



A. Espesor del forro
B. 1 mm

Líquido de frenos de disco

Según la tabla de mantenimiento periódico, revise el nivel del líquido de frenos en los depósitos de líquido de frenos delantero y trasero y cambie el líquido. El líquido de frenos debe cambiarse también si se mezcla con suciedad o agua.

Líquido de frenos

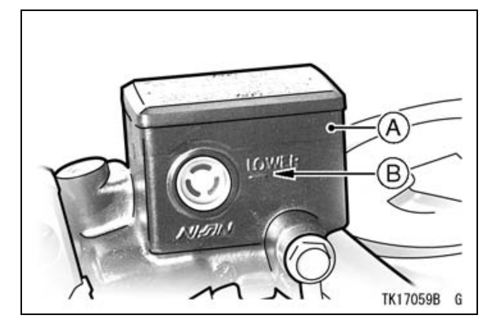
Sólo utilice un líquido de frenos de alta resistencia de un depósito denominado DOT4.

PRECAUCIÓN

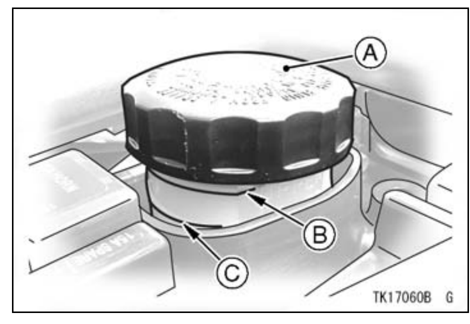
No derrame líquido de frenos en superficies pintadas.
No utilice líquido de un depósito que se haya dejado abierto o que haya estado desprecintado durante un período de tiempo prolongado.
Compruebe la existencia de pérdidas de líquido en las juntas.
Compruebe si hay daños en el conducto del freno.

Comprobación del nivel del líquido de frenos

- El nivel del líquido del depósito de líquido del freno delantero debe mantenerse por encima de la marca (marca de nivel inferior) junto al indicador y en el caso del depósito de líquido del freno trasero (ubicado debajo del asiento) debe mantenerse entre las marcas de nivel superior e inferior (los depósitos deben mantenerse en horizontal).

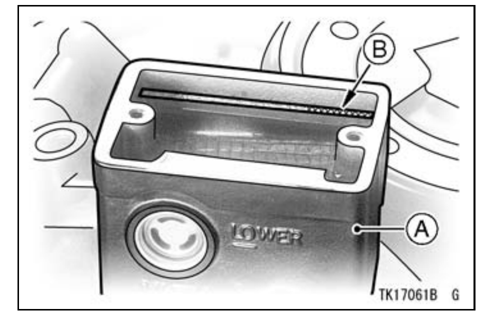


A. Depósito de líquido del freno delantero
B. Marca de nivel inferior



A. Depósito de líquido del freno trasero
B. Marca de nivel superior
C. Marca de nivel inferior

● Si el nivel del líquido en alguno de los depósitos está por debajo de la marca del nivel inferior, compruebe las pérdidas de líquido de las tuberías de freno y rellene el depósito hasta la marca de nivel superior. Dentro del depósito de líquido de frenos hay una línea escalonada que muestra la marca de nivel superior.



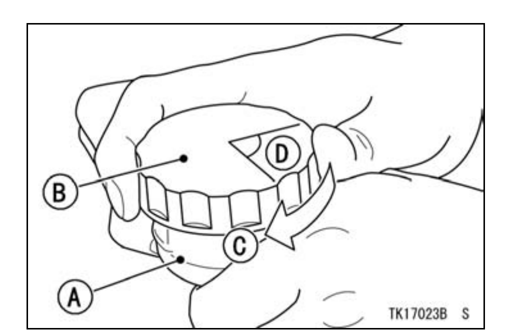
A. Depósito de líquido del freno delantero
B. Marca de nivel superior

⚠ADVERTENCIA

No mezcle dos marcas distintas de líquido de frenos. Cambie todo el líquido de frenos si debe rellenarse y no puede identificar el tipo de fluido que contiene el depósito.

NOTA

○ *En primer lugar, apriete hasta que note una suave resistencia que indica que el tapón se ha asentado en el cuerpo del depósito; a continuación, apriete el tapón 1/6 de vuelta más mientras sujeta el cuerpo del depósito de líquido de frenos.*



A. Depósito
B. Tapón
C. Girar en sentido de agujas del reloj
D. 1/6 de vuelta

Cambio de líquido

Acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar el líquido de frenos.

Frenos delantero y trasero

El desgaste del disco y de las pastillas de freno se compensa automáticamente y no tiene ningún efecto en la maneta del freno o en la acción del pedal. Por lo tanto, no es necesario ajustar ninguna pieza en los frenos delantero y trasero.

⚠ADVERTENCIA

Si nota que la maneta o el pedal del freno están blandos al accionarlos, es posible que haya aire en las tuberías de freno o que el freno esté dañado. Dado que es peligroso circular con la motocicleta en tales condiciones, deberá revisarla de inmediato en un concesionario autorizado Kawasaki.

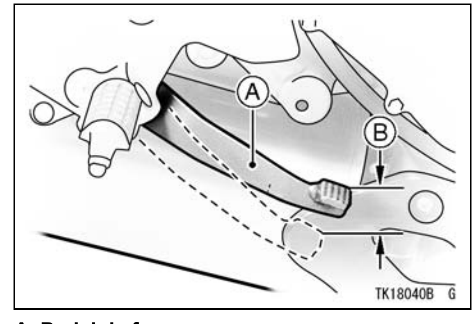
Interruptores de las luces de freno

Al accionar el freno delantero o el trasero, se enciende la luz de freno. El interruptor de la luz del freno delantero no precisa ajuste, pero el del freno trasero debe ajustarse de acuerdo con la tabla de mantenimiento periódico.

Comprobación

- Gire la llave a la posición de encendido ("ON").
- La luz de freno debe encenderse al accionar el freno delantero.
- Si no lo hace, solicite en el concesionario autorizado Kawasaki que revisen el interruptor de la luz del freno delantero.

- Compruebe el funcionamiento del interruptor de la luz del freno trasero presionando el pedal de freno. La luz de freno debe encenderse tras el recorrido adecuado del pedal.



A. Pedal de freno
B. Recorrido del pedal

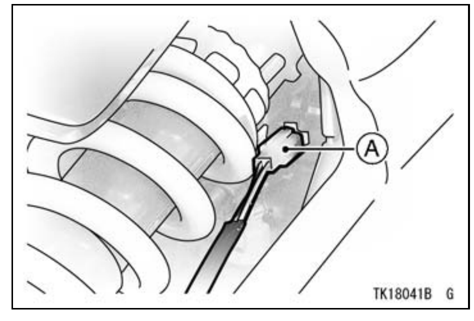
- Si no lo está, ajuste el interruptor de la luz del freno trasero.

Recorrido del pedal de freno

10 mm

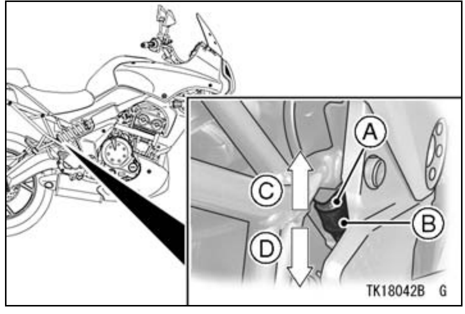
Ajuste

- Desconecte el conector.



A. Conector

- Para ajustar el interruptor de la luz del freno trasero, mueva el interruptor hacia arriba o hacia abajo girando el cuerpo del interruptor.



A. Interruptor de luz de freno trasero
B. Tuerca de ajuste
C. Luces antes
D. Luces después

- Conecte el conector.

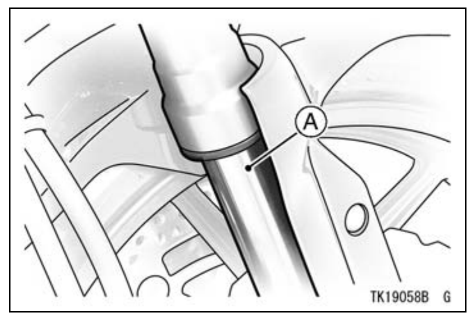
Horquilla delantera

Debe comprobarse el funcionamiento de la horquilla delantera y la existencia de pérdidas de aceite según la tabla de mantenimiento periódico.

Comprobación de la horquilla delantera

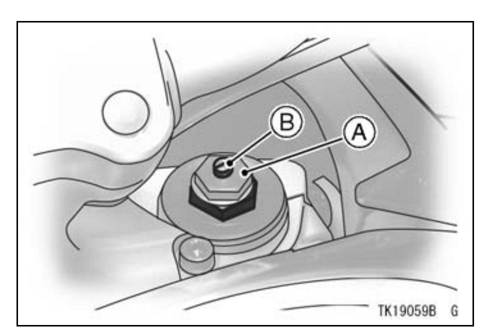
- Sujetando la maneta del freno, mueva la horquilla delantera arriba y abajo varias veces para comprobar la suavidad del movimiento.
- Compruebe visualmente la horquilla delantera en busca de pérdidas de aceite, arañazos o rayas en la superficie exterior del tubo interior.

- Si tiene dudas acerca de la horquilla delantera, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para realizar esta revisión.



A. Tubo interior

En la parte superior de cada barra de la horquilla delantera se encuentra un tensor de precarga del muelle y sobre el tensor de precarga del muelle de la barra de la horquilla delantera derecha se encuentra un tensor de fuerza de amortiguación en extensión, lo que permite ajustar la tensión de muelle y la fuerza de amortiguación para las distintas condiciones de conducción y carga. Una tensión de muelle y una fuerza de amortiguación menores son adecuadas para una conducción cómoda, pero se recomienda aumentarlas para conducir a velocidades altas o circular por carreteras con firme irregular.



A. Tensor de precarga del muelle
B. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión

Ajuste de la precarga del muelle

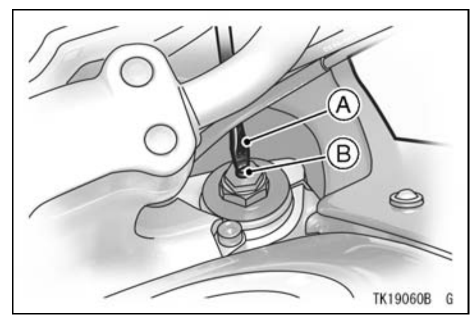
- Gire el tensor de precarga del muelle hacia la tuerca para aumentar la tensión de muelle y en sentido contrario para disminuirla. El intervalo de ajuste es el siguiente.

Intervalo de ajuste para el tensor de precarga del muelle	15 vueltas hacia fuera*

*: desde la posición totalmente asentada.

Tensión de fuerza de amortiguación en extensión

- Gire el tensor de fuerza de amortiguación en extensión por completo en el tensor de precarga del muelle con un destornillador. De esta forma se incrementa la fuerza de amortiguación.
- Gire hacia fuera el tensor para disminuir la fuerza de amortiguación.



A. Destornillador
B. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión

Las posiciones estándar para el tensor de precarga del muelle y el tensor de fuerza de amortiguación en extensión para un conductor de complexión media con un peso de 68 kg y sin pasajero acompañante ni accesorios son las siguientes:

Tensor de precarga del muelle	7 vueltas hacia fuera*
Tensor de fuerza de amortiguación en extensión	1 3/4 vuelta hacia fuera*

*: desde la posición totalmente asentada.

PRECAUCIÓN

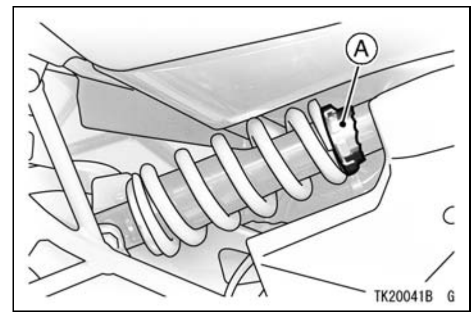
No fuerce el giro del tensor de fuerza de amortiguación en extensión desde la posición totalmente asentada, ya que el mecanismo de ajuste podría dañarse.

Amortiguadores traseros

Debe comprobarse el funcionamiento del amortiguador trasero y la existencia de pérdidas de aceite según la tabla de mantenimiento periódico.

Comprobación del amortiguador trasero

- Presione el asiento varias veces para comprobar si la carrera del amortiguador trasero es suave.
- Compruebe visualmente el amortiguador trasero en busca de pérdidas de aceite.
- Si tiene dudas acerca del amortiguador trasero, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para realizar esta revisión.

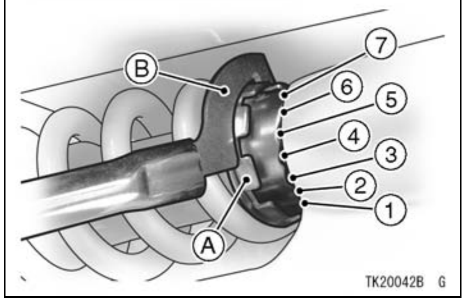


A. Amortiguador trasero

El amortiguador trasero debe ajustarse cambiando la precarga del muelle y la fuerza de amortiguación en extensión para las diversas condiciones de conducción y de carga.

Ajuste de la precarga del muelle

El tensor de la precarga del muelle del amortiguador trasero dispone de siete posiciones.



A. Tensor de precarga del muelle
B. Llave

- Según la siguiente tabla, gire el tensor de precarga con la llave del juego de herramientas.

Posición	1	2	3	4	5	6	7
Acción del muelle	Más fuerte ——→						

La posición estándar para un conductor de constitución media de 68 kg, sin pasajero ni accesorios es la número 5.

⚠ADVERTENCIA

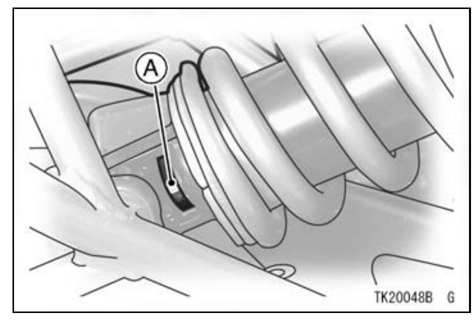
Esta unidad contiene gas nitrógeno de alta presión. Un fallo al manejarla puede provocar una explosión.
Consulte el Manual del taller para conocer más instrucciones.
No la incinere, pinche o abra.

PRECAUCIÓN

Proceda con cuidado para no dañar las piezas de la motocicleta al ajustar la precarga del muelle.

Tensión de fuerza de amortiguación en extensión

El tensor de fuerza de amortiguación en extensión está ubicado en el extremo inferior del amortiguador trasero.



A. Tensor de fuerza de amortiguación en extensión

- Gire el tensor de fuerza de amortiguación en extensión hacia la marca H para aumentar la fuerza de amortiguación.
- Gire el tensor hacia la marca S para reducir la fuerza de amortiguación.

Las posiciones de ajuste estándar del tensor de fuerza de amortiguación en extensión y el tensor de fuerza de amortiguación de compresión para un

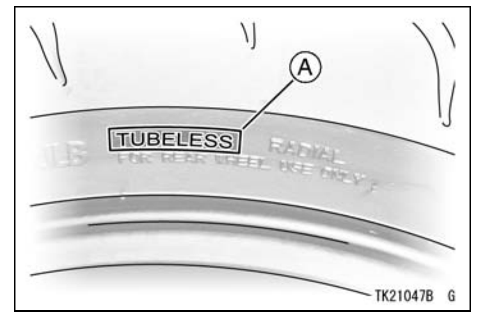
conductor de constitución media de 68 kg, sin pasajero y sin accesorios son las siguientes:

Tensor de fuerza de amortiguación en extensión	5 clics*

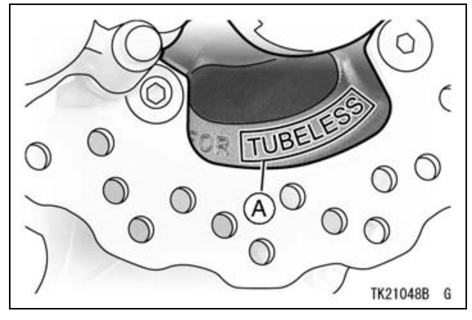
*: desde la posición totalmente asentada.

Ruedas

Esta motocicleta incluye neumáticos sin cámara en las ruedas. Las indicaciones de TUBELESS (sin cámara) en la pared lateral del neumático y en la llanta muestran que tanto el neumático como la llanta se han diseñado especialmente para su uso sin cámara.



A. Marca TUBELESS (sin cámara)



A. Marca TUBELESS (sin cámara)

El neumático y la llanta forman una unidad a prueba de pérdidas al crear contactos herméticos en las partes achaflanadas del neumático y en las bridas de las llantas, en lugar de utilizar una cámara de aire.

ADVERTENCIA

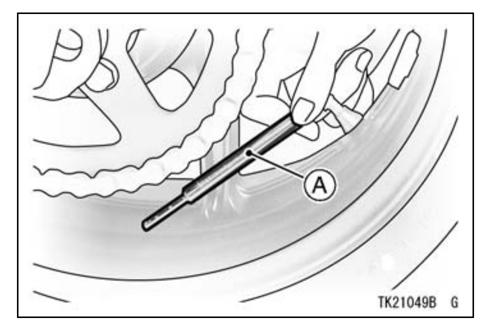
Los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire de esta motocicleta se han diseñado exclusivamente para ruedas sin cámara. Deben usarse los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire estándar recomendados como piezas de repuesto.
No utilice neumáticos con cámara en llantas para neumáticos sin cámara. Es posible que los talones no se asienten correctamente en la llanta provocando que el neumático se desinfle.
No coloque una cámara en un neumático sin cámara. Un aumento excesivo del calor podría dañar la cámara provocando que el neumático se desinfle.

Neumáticos

Carga útil y presión de los neumáticos

Un error al mantener las presiones de inflado adecuadas o al respetar los límites de carga útil de los neumáticos puede afectar negativamente al manejo y al rendimiento de la motocicleta y dar lugar a la pérdida del control. La carga máxima recomendada junto con el peso del vehículo es de 180 kg, incluidos conductor, pasajero, equipaje y accesorios.

- Quite el tapón de la válvula de aire.
- Compruebe a menudo la presión de los neumáticos con un medidor exacto.
- Asegúrese de colocar bien el tapón de la válvula de aire.



A. Medidor de presión de los neumáticos

NOTA

○ *Mida la presión de los neumáticos cuando estén fríos (es decir, cuando*

no se haya circulado con la motocicleta más de un kilómetro y medio durante las últimas tres horas).

○ *La presión de los neumáticos se ve afectada por los cambios en la temperatura ambiente y la altitud, así que la presión de los neumáticos debe comprobarse y ajustarse cuando la circulación implica grandes variaciones en temperatura y altitud.*

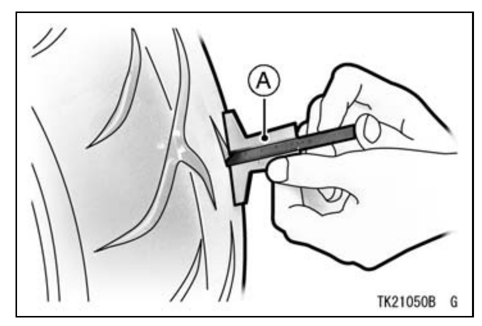
Presión de aire de los neumáticos (en frío)

Delantero	225 kPa (2,25 kgf/cm²)
Trasero	250 kPa (2,50 kgf/cm²)

Desgaste o daños en los neumáticos

A medida que se desgasta el dibujo de los neumáticos, hay más posibilidades de que se perforen o fallen. Se ha comprobado que el 90% de los fallos en neumáticos se producen durante el último 10% de vida útil de este mismo (90 % de desgaste). Por tanto, es un falso ahorro y no resulta seguro utilizar los neumáticos hasta que se deterioren por completo.

● Según la tabla de mantenimiento periódico, mida la profundidad del dibujo con un medidor de profundidad y sustituya los neumáticos desgastados por debajo del mínimo de profundidad permitido.



A. Medidor de profundidad de rodadura de los neumáticos

Profundidad mínima del dibujo

Delantero	—	1 mm
Trasero	Por debajo de 130 km/h	2 mm
	Por encima de 130 km/h	3 mm

- Compruebe el neumático visualmente para asegurarse de que no hay grietas ni cortes y cámbielo si fuese necesario. Las protuberancias indican daños internos y requieren la sustitución de los neumáticos.
- Quite cualquier piedra o partícula extraña incrustada en el neumático.

NOTA

○ *La mayoría de los países tienen su propia legislación para regular la profundidad mínima de la banda de rodadura de los neumáticos; respete dicha legislación.*

○ *Siempre que coloque un neumático nuevo debe equilibrar las ruedas.*

⚠ADVERTENCIA

Para garantizar la estabilidad, utilice solamente los neumáticos recomendados, inflados a la presión estándar.
Los neumáticos que se han pinchado y reparado no tienen la misma capacidad que unos neumáticos sin daños. No supere los 100 km/h en las 24 horas siguientes a la reparación ni los 180 km/h después.

NOTA

○ *Cuando circule en carreteras públicas, respete los límites de velocidad establecidos por las leyes de tráfico.*

Neumático estándar (sin cámara)

Delantero	Tamaño: 120/70ZR17 M/C (58W) DUNLOP “D221FA G”
Trasero	Tamaño: 160/60ZR17 M/C (69W) DUNLOP “D221 G”

⚠ ADVERTENCIA

Utilice neumáticos del mismo fabricante en ambas ruedas.

⚠ ADVERTENCIA

Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Batería

La batería instalada en esta motocicleta es de tipo sellado, así que no es necesario comprobar el nivel de electrolito ni añadir agua destilada.

No debe tirar de la banda de sellado una vez que el electrolito especificado se ha instalado en la batería para comenzar a funcionar.

No obstante, con el fin de alargar la vida útil de la batería y garantizar que proporcionará la corriente necesaria para arrancar la motocicleta, deberá mantener la carga de la batería correctamente. Cuando se utiliza con regularidad, el sistema de carga de la motocicleta le ayuda a mantener la batería totalmente cargada. Si sólo utiliza la motocicleta ocasionalmente o por periodos de tiempo cortos, es muy probable que la batería se descargue.

Debido a su composición interna, las baterías se autodescargan continuamente. El régimen de descarga depende del tipo de batería y de la temperatura ambiente. A medida que la temperatura aumenta, así lo hace el régimen de descarga. Cada 15°C se duplica el régimen.

Los accesorios eléctricos, como los relojes digitales y las memorias de ordenador, también extraen corriente de la batería incluso cuando la llave está desconectada. Si se suman dichas extracciones de corriente “con la llave desconectada” a unas temperaturas elevadas, una batería puede pasar de estar totalmente llena a quedarse descargada por completo en cuestión de días.

Autodescarga		
Temperatura	Número de días aprox. desde 100 % cargada a 100 % descargada	
	Plomo-antimonio	Plomo-calcio
	Batería	Batería
40°C	100 días	300 días
25°C	200 días	600 días
0°C	550 días	950 días

Drenaje de corriente		
Amperios de descarga	Días desde 100 % cargada a 50 % descargada	Días desde 100 % cargada a 100% descargada
7 mA	60 días	119 días
10 mA	42 días	83 días
15 mA	28 días	56 días
20 mA	21 días	42 días
30 mA	14 días	28 días

En condiciones climáticas extremadamente frías, el líquido de una batería cargada de manera incorrecta puede congelarse con facilidad, lo que puede agrietar la carcasa y combar las placas. Una batería totalmente cargada puede soportar temperaturas por debajo de cero grados sin ningún daño.

Sulfatación de la batería

Una causa muy común de fallo de la batería es que esté sulfatada.

La sulfatación tiene lugar cuando se deja una batería descargada durante un periodo de tiempo amplio. El sulfato es normal debido a las reacciones químicas dentro de una batería. Pero cuando una descarga continuada permite que el sulfato se cristalice en celdas, las placas de la batería quedan dañadas de forma permanente y no soportan una carga. La garantía no cubre los fallos de batería por sulfatación.

Mantenimiento de la batería

Es responsabilidad del propietario mantener la batería totalmente cargada. Si no lo hace, la batería puede fallar y dejarle tirado.

Si conduce el vehículo con poca frecuencia, revise el voltaje de la batería semanalmente usando un voltímetro. Si desciende por debajo de 12,8 voltios, la batería deberá cargarse mediante un cargador adecuado (consulte en el concesionario Kawasaki). Si va a dejar de usar la motocicleta durante más de dos semanas, la batería deberá cargarse usando un cargador adecuado. No utilice un cargador rápido diseñado para automóviles que pueda sobrecargar la batería y dañarla.

Los cargadores recomendados por Kawasaki son:
OptiMate III
Cargador automático Yuasa de 1,5 amperios
Battery Mate 150-9

Si los anteriores cargadores no están disponibles, utilice uno equivalente.

Para obtener más detalles, diríjase a su concesionario Kawasaki.

Carga de la batería

- Extraiga la batería de la motocicleta (consulte “Extracción de la batería”).
- Enchufe los cables del cargador y cargue la batería en una proporción equivalente a la décima parte de su capacidad. Por ejemplo, la proporción de carga para una batería de 10 Ah sería 1 amperio.
- El cargador mantendrá la batería totalmente cargada hasta que esté lista para montarla en la motocicleta (consulte “Instalación de la batería”).

PRECAUCIÓN

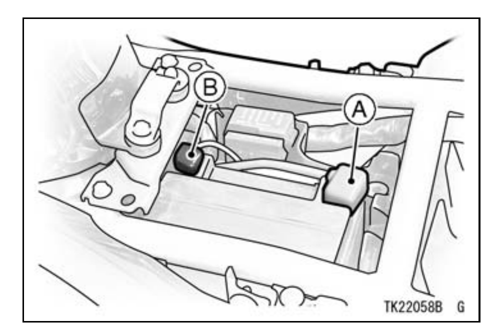
No quite nunca la banda de sellado o la batería podría dañarse.
No monte una batería convencional en esta motocicleta o el sistema eléctrico dejará de funcionar correctamente.

NOTA

○ *Si carga la batería sellada, tenga siempre en cuenta las instrucciones que aparecen en la etiqueta de la batería.*

Extracción de la batería

- Desmonte el asiento.



A. Terminal (+)
B. Terminal (–)

- Desconecte los cables de la batería, primero el del terminal (–) y después el del terminal (+).
- Extraiga la batería de la caja.
- Limpie la batería usando una solución de bicarbonato sódico y agua. Asegúrese de que las conexiones de los cables estén limpias.

Instalación de la batería

- Coloque la batería en la caja de la batería.
- Conecte el cable con capuchón al terminal (+) y, a continuación conecte el cable negro al terminal (–).

NOTA

○ *Instale la batería en el orden inverso al de extracción.*

PRECAUCIÓN

Si conecta el cable (–) al terminal (+) de la batería o el cable (+) al terminal (–) de la batería, el sistema eléctrico podría resultar gravemente dañado.

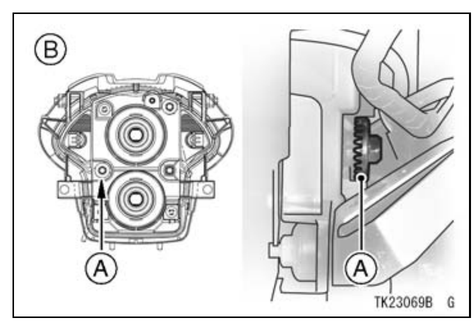
- Aplique una ligera capa de grasa en los terminales para evitar la corrosión.
- Cubra el terminal (+) con una capa protectora.
- Vuelva a montar las piezas extraídas.

Haz del faro

Ajuste horizontal

El haz del faro se puede ajustar de manera horizontal. Si no se ajusta correctamente en horizontal, el haz apuntará hacia un lado en lugar de en línea recta.

- Extraiga el carenado izquierdo en el mismo orden que el derecho.
- Gire el tensor horizontal en el sentido de las agujas del reloj o en sentido contrario hasta que el haz apunte en línea recta.



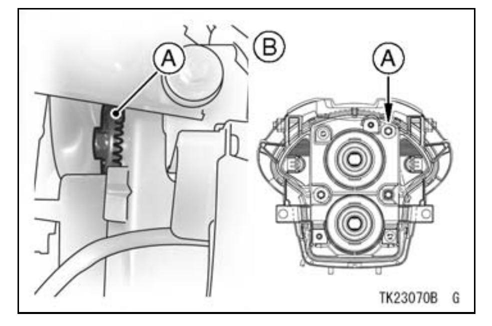
A. Tensor horizontal
B. Vista desde la parte posterior

Ajuste vertical

El haz del faro se puede ajustar verticalmente. Si se ajusta demasiado

bajo, ni la luz de cruce ni la de carretera iluminarán un espacio suficiente de carretera por delante. Si se ajusta demasiado alto, la luz de carretera no iluminará la parte más cercana de la carretera y la de cruce cegará a los conductores que se aproximen.

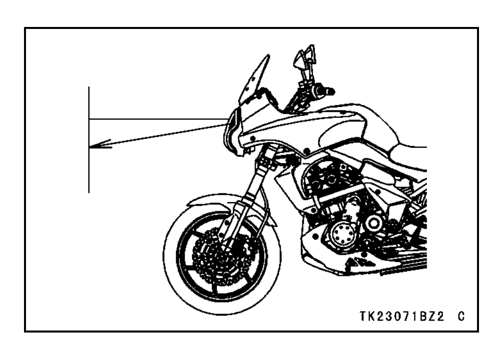
- Desmonte el carenado derecho.
- Gire el tensor vertical en el sentido de las agujas del reloj o en sentido contrario para ajustar el ángulo vertical.



A. Tensor vertical
B. Vista desde la parte posterior

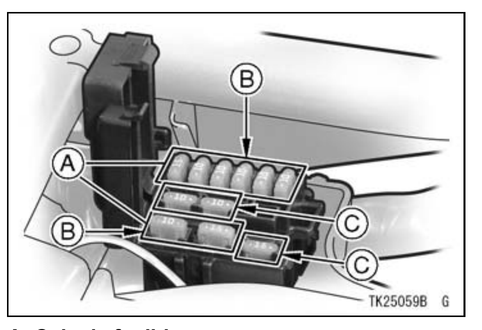
NOTA

- *Con la luz de carretera, los puntos más luminosos deben encontrarse ligeramente por debajo de la línea horizontal para el conductor que está sentado en la motocicleta. Ajuste el faro delantero con el ángulo adecuado según las normativas locales.*



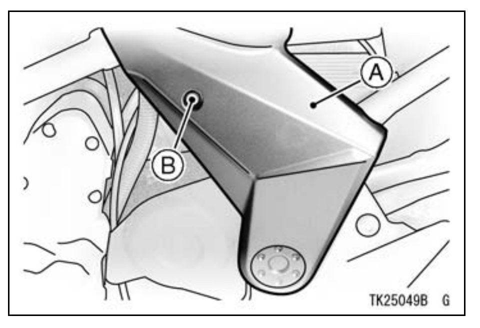
Fusibles

Los fusibles se hayan dispuestos en la caja de fusibles ubicada debajo del asiento. El fusible principal se monta en el relé de arranque detrás de la cubierta derecha. Si un fusible falla cuando se está en marcha, compruebe el sistema eléctrico para determinar la causa y sustitúyalo por uno nuevo.



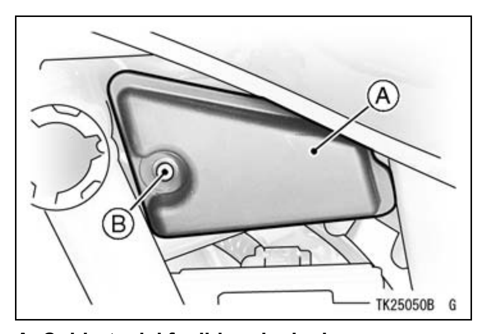
A. Caja de fusibles
B. Fusibles
C. Repuestos

● Desmonte la cubierta izquierda extrayendo el perno.

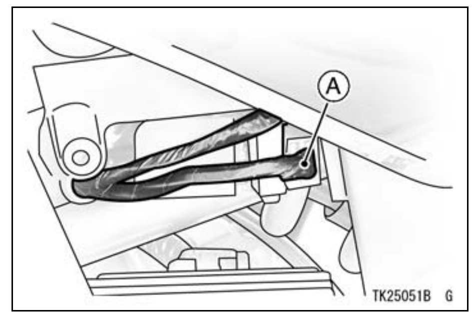


A. Cubierta izquierda
B. Perno

● Desmonte la cubierta del fusible principal extrayendo el perno.

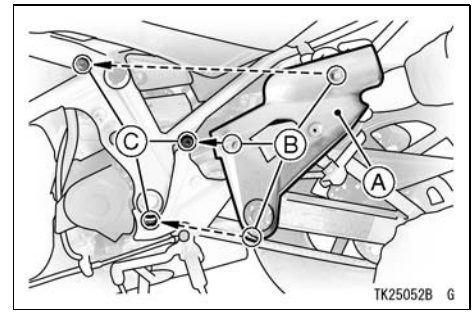


A. Cubierta del fusible principal
B. Perno



A. Fusible principal

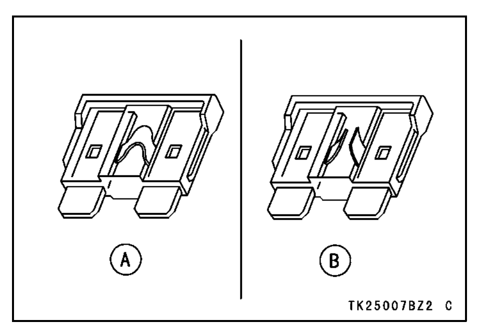
- Coloque la cubierta izquierda encajando los receptáculos en los orificios y atornillando el perno.



A. Cubierta izquierda
B. Receptáculos
C. Orificios

⚠ADVERTENCIA

No utilice ningún sustituto del fusible estándar.
Cambie el fusible fundido por uno nuevo con la capacidad correcta, tal y como se especifica en la caja de conexión y el fusible principal.



A. Normal
B. Fundido

Limpieza de la motocicleta

Precauciones generales

El cuidado frecuente y correcto de su motocicleta Kawasaki mejorará su aspecto, optimizará el rendimiento general y ampliará su vida útil. Si cubre la motocicleta con una lona de gran calidad, transpirable, conseguirá proteger su acabado de los dañinos rayos UV, de los contaminantes y reducirá la cantidad de polvo que llega a la superficie.

- Asegúrese de que el motor y el tubo de escape estén fríos antes de lavar la motocicleta.
- Evite utilizar desengrasantes en las juntas, las pastillas de freno y los neumáticos.
- Utilice siempre cera y limpiadores/abrillantadores no abrasivos.
- Evite usar productos químicos fuertes, disolventes, detergentes y productos de limpieza doméstica, como

los limpiacristales, con base de amoniaco.

- La gasolina, el líquido de frenos y el líquido refrigerante dañarán el acabado de las superficies pintadas y de plástico: límpielos inmediatamente.
- Evite el uso de cepillos metálicos, fibra metálica y cualquier otro tipo de almohadillas o cepillos ásperos.
- Preste un especial cuidado al limpiar la cúpula, la cubierta del faro y las demás piezas de plástico que se puedan arañar fácilmente.
- Evite usar dispositivos de lavado a presión; el agua puede penetrar en las juntas y los componentes eléctricos y dañar la motocicleta.
- Evite pulverizar agua en las zonas delicadas, como las admisiones de aire, el sistema de combustible, los componentes de los frenos, los componentes eléctricos, las salidas del silenciador y las aperturas del depósito de combustible.

Lavado de la motocicleta

- Enjuague la motocicleta con agua fría de una manguera para eliminar la suciedad suelta.
- Mezcle en un cubo un detergente neutro suave (diseñado para motocicletas y automóviles) y agua. Utilice un paño o una esponja suaves para lavar la motocicleta. Si es necesario, use un desengrasante suave para eliminar acumulaciones de aceite o grasa.
- Tras el lavado, enjuague bien la motocicleta con agua limpia para eliminar cualquier residuo (los restos de detergente pueden dañar las piezas de la motocicleta).
- Utilice un paño suave para secarla. A medida que seque, compruebe si la motocicleta tiene algún arañazo o alguna desconchadura. No permita

que se seque al aire ya que podrían estropearse las superficies pintadas.

- Arranque el motor y déjelo al ralentí unos minutos. El calor del motor ayudará a secar las zonas húmedas.
- Conduzca con cuidado la motocicleta a una velocidad baja y accione los frenos varias veces. De este modo, se secarán los frenos y volverán a funcionar con normalidad.
- Lubrique la cadena de transmisión para evitar que se oxide.

NOTA

○ *Tras circular por una zona donde las carreteras tengan sal o estén próximas al mar, lave inmediatamente la motocicleta con agua fría. No utilice agua caliente ya que ésta acelera la reacción química de la sal. Tras secarla, aplique un spray de protección anticorrosiva en todas las superficies metálicas y de cromo.*

○ *Se puede formar condensación en el interior de la lente del faro tras conducir bajo la lluvia o tras lavar la motocicleta. Para eliminar la humedad, arranque el motor y encienda el faro. La condensación del interior de la lente irá desapareciendo gradualmente.*

Superficies pintadas

Tras lavar la motocicleta, cubra las superficies pintadas, tanto metálicas como de plástico, con una cera especial para motocicletas y automóviles disponible en las tiendas. La cera debe aplicarse una vez cada tres meses o según precisen las circunstancias. Evite superficies con acabados “satinados” o “mates”. Use siempre productos no abrasivos y aplíquelos según las instrucciones del envase.

Cúpula y otras piezas de plástico

Tras el lavado, use un paño suave para secar con cuidado las piezas de plástico. Cuando estén secas, aplique un tratamiento con un producto limpiador/abrillantador para plásticos aprobado en la cúpula, en la lente del faro y en las demás piezas de plástico no pintado.

PRECAUCIÓN

Las piezas pintadas pueden deteriorarse y romperse si entran en contacto con sustancias químicas o productos de limpieza doméstica, como la gasolina, el líquido de frenos, los limpiacristales, fijadores de elementos de rosca u otros productos químicos fuertes. Si una pieza de plástico entra en contacto con una sustancia química fuerte, lávelo de inmediato con agua y un detergente neutro suave y, a continuación, compruebe si se ha dañado. Evite utilizar almohadillas o cepillos ásperos para limpiar las piezas de plástico ya que podrían estropear el acabado de las piezas.

Cromo y aluminio

Las piezas de cromo y aluminio sin revestimiento se pueden tratar con cera para cromo y aluminio. El aluminio revestido debe lavarse con un detergente neutro suave y darles un acabado con un abrillantador en spray. Las ruedas de aluminio, tanto pintadas como sin pintar, se pueden limpiar con productos especiales para ruedas sin ácidos en spray.

Piel, vinilo y goma

Si la motocicleta incluye accesorios de piel, es preciso dedicarles una atención especial. Limpie y cuide los accesorios de piel con un limpiador o un tratamiento específico para pieles. Si lava las piezas de piel con detergente y agua, las dañará, acortando su vida.

Las piezas de vinilo deben lavarse con el resto de la motocicleta y después, aplicarles un tratamiento para vinilo.

Las paredes laterales de los neumáticos y otros componentes de goma deben tratarse con un protector para la goma que prolongue su vida útil.

⚠ADVERTENCIA

Debe tenerse un cuidado especial de no aplicar protector de goma en la superficie de rodadura del neumático cuando se aplique el tratamiento. Esto podría disminuir la capacidad del neumático de mantener el contacto con la superficie de la carretera provocando que el conductor pierda el control.

ALMACENAMIENTO

Preparación para el almacenamiento:

- Limpie a conciencia todo el vehículo.
- Accione el motor durante aproximadamente cinco minutos para calentar el aceite, apáguelo y vacíe el aceite de motor.

⚠ADVERTENCIA

El aceite de motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite usado de manera adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para disponer de métodos de desecho aprobados o reciclarlo si es posible.

- Introduzca aceite de motor nuevo.
- Vacíe el combustible del depósito de combustible mediante la bomba o sifón.

⚠ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Gire la llave a la posición de apagado (“OFF”). No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y libre de riesgos de llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama de encendido.
La gasolina es una sustancia tóxica. Deshágase de la gasolina de manera adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para disponer de métodos de desecho aprobados.

- Vacíe el sistema de combustible accionando el motor al ralentí hasta que el motor se cale. (Si se deja durante mucho tiempo, el combustible se descompone y podría obstruir el sistema de combustible.)
- Reduzca la presión del neumático en un 20 % aproximadamente.
- Coloque la motocicleta en una caja o soporte de manera que ambas ruedas queden por encima del suelo. (Si no es posible, coloque unas tablas por debajo de las ruedas delantera y trasera para evitar que la humedad llegue a la goma de los neumáticos.)
- Pulverice aceite en todas las superficies metálicas sin pintar para evitar que se oxiden. Evite que penetre aceite en las piezas de goma o en los frenos.
- Lubrique la cadena de transmisión y todos los cables.

- Quite la batería y guárdela donde no esté expuesta a la luz solar directa, a la humedad o a temperaturas por debajo de cero grados. Mientras esté almacenada, se aconseja aplicarle una pequeña carga (un amperio o menos) una vez al mes aproximadamente. Mantenga la batería cargada, sobre todo durante estaciones más frías.
- Ate bolsas de plástico alrededor de los silenciadores para evitar que penetre humedad.
- Coloque una lona sobre la motocicleta para evitar que penetre suciedad y polvo.

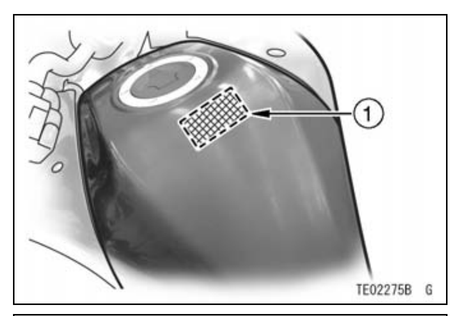
Preparación tras el almacenamiento:

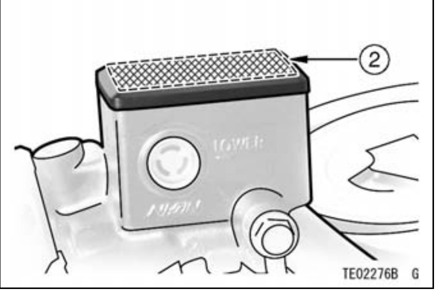
- Quite las bolsas de plástico de los silenciadores.
- Coloque la batería en la motocicleta y cárguela si es necesario.
- Rellene el depósito con combustible.
- Compruebe todos los puntos enumerados en la sección de comprobaciones de seguridad diarias.
- Lubrique los pivotes, los pernos y las tuercas.

PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Para proteger el medioambiente, deseche de manera correcta las baterías, los neumáticos, el aceite de motor u otros componentes del vehículo de los que deba deshacerse en un futuro. Diríjase a su concesionario autorizado Kawasaki o a la agencia de medioambiente para conocer el procedimiento de desecho adecuado.

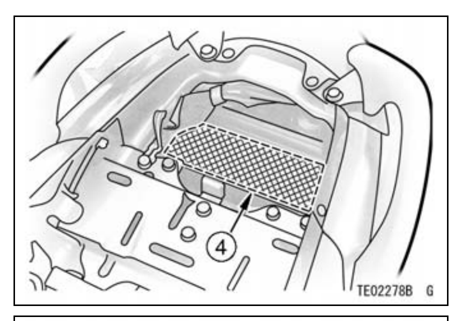
UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

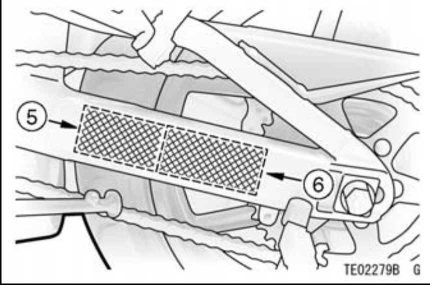


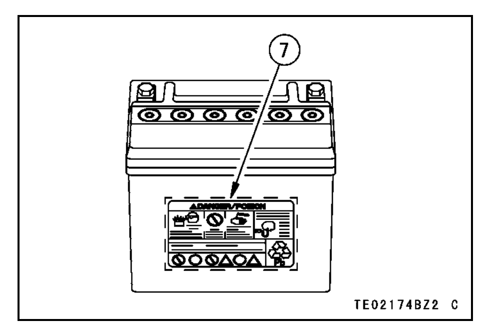




1. Gasolina sin plomo
2. Líquido del freno (delantero)
3. Líquido del freno (trasero)







4. Comprobaciones diarias de seguridad
5. Datos de neumático y carga
6. Información importante sobre la cadena de transmisión
7. Peligro/veneno de batería

(1)

Inglés

UNLEADED PETROL ONLY
NUR BLEIFREIES BENZIN
ESSENCE SANS PLOMB UNIQUEMENT

Español

SÓLO GASOLINA SIN PLOMO

TE03500B S

(2)

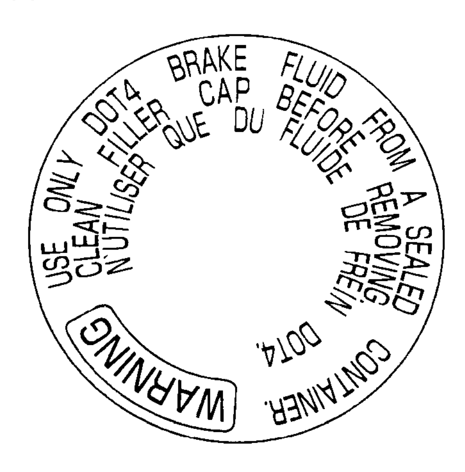
USE ONLY DOT4 BRAKE FLUID
FROM A SEALED CONTAINER.
CLEAN FILLER CAP BEFORE
REMOVING.

-WARNING-

N`UTILISER QUE DU FLUIDE
DE FREIN DOT4.

TE03104BN9 C

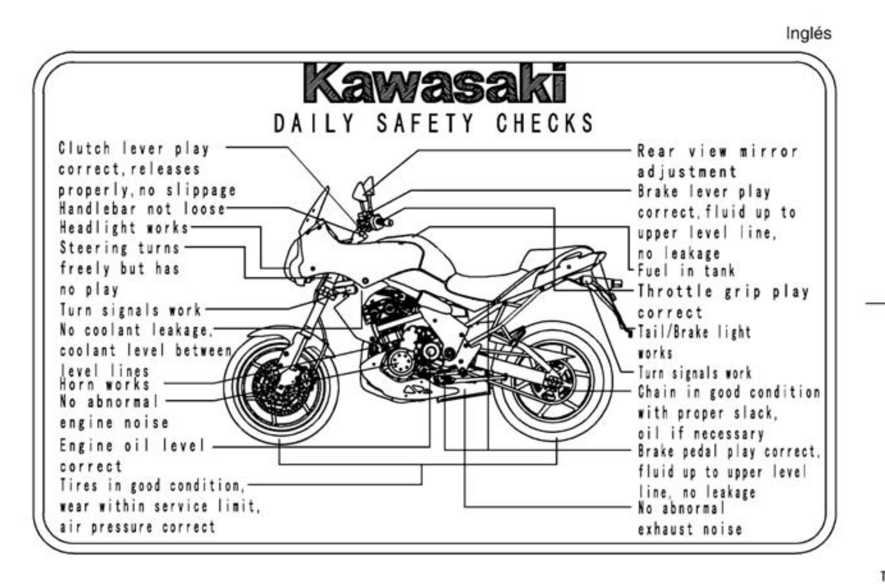
(3)


WARNING
USE ONLY DOT4 BRAKE FLUID FROM A SEALED CONTAINER.
CLEAN FILLER CAP BEFORE REMOVING.
N'UTILISER QUE DU FLUIDE DE FREIN DOT4.

TE03097B S

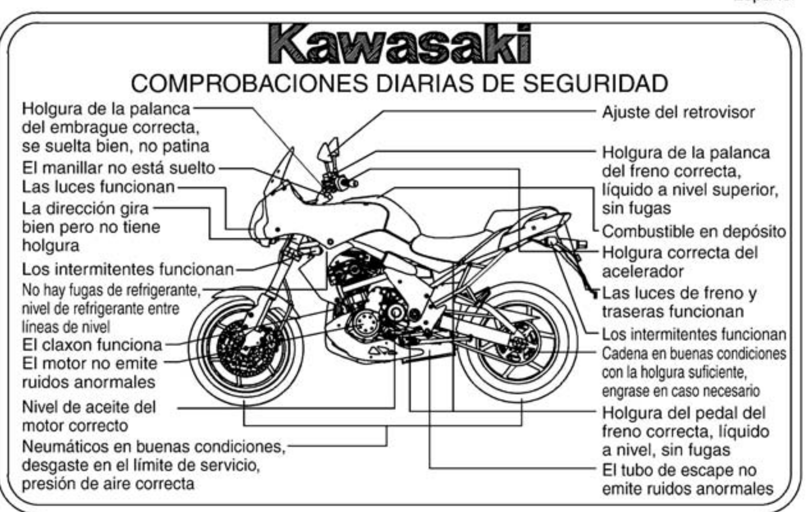
(4)

Inglés



TE03503B S

Español



TE03507B S

(5)

Inglés

TIRE AND LOAD DATA

The stability and handling characteristics of this motorcycle could become unsafe by the use of improper tire inflation pressures, overworn tires, unsuitable replacement tires, or overloading. When tire tread wears down to the limit, replace the tire with only the standard tire. Maintain the inflation pressure specified.

	Air Pressure(Cold)		Size & Make Type (Tubeless Tire)		Minimum Tread Depth	
Front	Up to 180kg Load (397lbs)	225 kPa (2.25kgf/cm², 32psi)	DUNLOP 120/70ZR17M/C(58W) D221FAG		1 mm(0.04in)	
Rear	Up to 180kg Load (397lbs)	250 kPa (2.50kgf/cm², 36psi)	DUNLOP 160/60ZR17M/C(69W) D221G		Up to 130 km/h(80MPH)	2 mm(0.08in)
					Over 130 km/h(80MPH)	3 mm(0.12in)

Español

INFORMACIÓN SOBRE NEUMÁTICOS Y CARGA

Las características de estabilidad y manejo de esta motocicleta pueden verse afectadas si se utilizan presiones de inflado de neumáticos incorrectas, neumáticos de repuesto inadecuados o sobrecarga. Cuando el dibujo del neumático se desgaste al límite, sustituya el neumático únicamente con el neumático estándar. Mantenga la presión de inflado especificada.

	Presión de aire (en frío)		Tamaño y marca (neumático sin cámara)		Profundidad mínima del dibujo	
Delantero	Hasta 180 kg de carga	225 kPa (2,25kgf/cm²)	DUNLOP 120/70ZR17M/C (58W) D221FAG		1 mm	
Trasero	Hasta 180 kg de carga	250 kPa (2,50kgf/cm²)	DUNLOP 160/60ZR17M/C (69W) D221G		Hasta 130 km/h (80 mph)	2 mm
					Más de 130 km/h (80 mph)	3 mm

TE03509B S

(6)

Inglés

IMPORTANT DRIVE CHAIN INFORMATION

To prevent an accident and/or damage to the motorcycle, the drive chain must be properly maintained. It should be lubricated every 600km(400mi) and adjusted as often as necessary to keep chain slack at about 25~35mm(1.0~1.4in) measured midway between sprockets on the lower chain run with the motorcycle on the side stand. The standard chain is an Enuma EK520MVXL1 with estimated service life of 15000~45000km(9400~28000mi), depending on the severity of use and the frequency of lubrication and adjustment. For safety, replace the chain with only the standard chain any time it wears to over 323mm(12.7in), measured over a 20-link portion pulled straight with 98N(10kgf, 20lbf) of tension. See the Owner's Manual for chain information.

Español

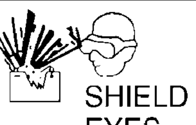
INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

Para evitar un accidente o daños en la motocicleta, la cadena de transmisión debe mantenerse de forma adecuada. Debe lubricarse cada 600 km y ajustarse con la frecuencia necesaria para mantener la holgura de la cadena en unos 25 - 35 mm medidos entre los piñones de la cadena inferior con la motocicleta sobre el caballete lateral. La cadena estándar es Enuma EK520MVXL1 con una vida estimada de 15.000 - 45.000 km, dependiendo de la severidad del uso, la frecuencia de la lubricación y el ajuste. Por seguridad, sustituya la cadena únicamente por una cadena estándar cuando sufra un desgaste de más de 323 mm, medidos sobre una parte tensada de 20 eslabones a los que se ha aplicado una tensión de 98 N (10 kgf). Consulte el manual del propietario para obtener información sobre la cadena.

TE03515B S

(7)

DANGER/POISON



SHIELD EYES

EXPLOSIVE GASES CAN CAUSE BLINDNESS OR INJURY



NO
- SPARKS
- FLAMES
- SMOKING



SULFURIC ACID CAN CAUSE BLINDNESS OR SEVERE BURNS

FLUSH EYES IMMEDIATELY WITH WATER

GET MEDICAL HELP FAST

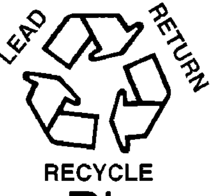
KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN

IN U.S.A., SERVICED BY : YUASA INC. READING, PA. 19612







RECYCLE

Pb

TE03115B S

KLE650A/B

99976-1348



KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES,LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99976-1348

Printed in Japan

IT ES NL